OPŁATĘ POCZTOWĄ UISZCZONO RYCZAŁTEM

BIULETYN

IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

HANDEL i TRANSPORT MORSKI

BULLETIN	BULLETIN	MITTEILUNGEN
of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	der Industrie und Handelskammer in Gdynia

GDYNIA, dnia 30 maja 1939 r.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni — Redaktor naczelny: Leon Godlewski — Redaktor odpowiedz.: Edmund Urbański

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia | BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia | MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VIII | GDYNIA, 30 maja 1939 r. | NR 10

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju półr. 9 zł, za granicą 15 zł — **Konto P. K. O. Nr 803.168.** — Cennik ogłoszeń na żądanie.

PRAWO ZABUDOWY NA TLE PORTOWEJ POLITYKI TERENOWEJ.

Istnieją pewne zagadnienia, których analiza wywołuje ożywioną wymianę zdań i w konsekwencji nasuwa różne mniej lub więcej trafne rozwiązania. Do takich właśnie zagadnień należy polityka terenowa, nabierająca szczególnego znaczenia i ciężaru gatunkowego w odniesieniu do portu gdyńskiego, tego tak niezmiernie ważnego organu w gospodarczym organiźmie Polski. Okoliczność ta nadaje omawianemu zagadnieniu specyficzny charakter i nakazuje daleko posuniętą ostrożność w omawianiu, snuciu wniosków i stawianiu konkluzyj.

Poszczególne zarządy portów posługują się polityką terenową, jako cennym instrumentem w kształtowaniu stosunków własnościowych tudzież, jako środkiem do długofalowego planowania gospodarczego.

Bezpośrednim celem, technicznie i handlowo zorganizowanego portu, jest ściągnięcie jak największej ilości przedsiębiorstw i zakładów przemysłowych, przy czym szczególnie atrakcyjnym dla portu jest po pierwsze przemysł, zwiększający obroty towarowe i ruch statków (zakłady oparte na przeróbce surowców zagr.), a więc przemysł, zwiększający dochody portu, po drugie przemysł, będący istotną funkcją portu jak n. p. przemysł okrętowy, schipchandlerski, przemysł przetwórczy rybny itd Ponieważ budowa i przysposobienie terenów wymaga znacznych nakładów, przeto zarządy portów muszą się kierować nie tylko zasadą wyższej użyteczności, lecz dążą do częściowej przynajmniej amortyzacji poczynionych wydatków. Stąd stosowana i życiowo wytłumaczalna jest zasada odpłacalności terenowej. Sporną kwestią jest natomiast forma, w jakiej ma ona występować.

Istnieją trzy formy odstępowania gruntów klientom portu: a) sprzedaż, b) prawo zabudowy i c) dzierżawa.

Uszeregowane one zostały według sumy uprawnień, czyli bogactwa swej treści. Z punktu widzenia klienta pierwsza forma tj. przeniesienie własności — jest formą najbardziej dogodną. atrakcyjną, przy czym gospodarczo i psychologicznie w dużej mierze uzasadnioną.

Prawo własności, podstawowe prawo naszego ustroju i naszej cywilizacji, budzi i utrzymuje chęć czynienia nakładów i inwestycyj, umożliwia korzystanie z kredytów hipotecznych oraz daje szeroką gamę uprawnień i udogodnień, zabezpieczonych normą prawną; zdawałoby się więc, iż stanowi ono najdogodniejszą formę udostępnienia terenów portowych. Z drugiej jednak strony zarządy portów nie są zbyt skłonne do wyzbywania się na zawsze terenów, albowiem tracą w ten sposób wpływy w porcie oraz narażają się, w wypadku zamknięcia przedsiębiorstwa, na wyeliminowanie danego terenu z życia gospodarczego, względnie na przejście gruntów w inne ręce, przy czym prawo pierwokupu i prawo odkupu, to ostatnie jako istniejące tylko 5 lat, nie daje zarządowi należytej gwarancji i zabezpieczenia ciągłości i trwałości jego polityki terenowej.

Drugą formę stanowi dzierżawa (locatio - conductio), którą w ten sposób ujmuje Kodeks Zobowiązań w art. 402 § 1: „Przez umowę dzierżawy wydzierżawiający zobowiązuje się dać dzierżawcy używanie i użytkowanie rzeczy lub prawa majątkowego, w szczególności prawo wytwarzania i pobierania użytków przez czas oznaczony lub nieoznaczony za opłatą umówionego czynszu".

Dzierżawa jako prawo czasowo (najczęściej) i rzeczowo ograniczone, nie jest zbyt atrakcyjne, szczególnie skoro się weźmie pod uwagę fakt, iż wszelkie budowle wzniesione pod i nad powierzchnią ziemi są przynależnościami gruntu. Stąd budynek wzniesiony przez dzierżawcę na dzierżawionym gruncie jest własnością nie dzierżawcy, który go wzniósł, ale właściciela dzierżawionej parceli. Uniemożliwia to dzierżawcy zaciąganie pożyczek hipotecznie zabezpieczonych.

Na tym tle powstała i rozwinęła się instytucja *prawa zabudowy* (Erbbaurecht), czyli przenaszalne i dziedziczne prawo do wznoszenia budowli pod lub nad powierzchnią ziemi, będącej obcą własnością, przy czym właścicielem budowli jest posiadacz prawa zabudowy.

Na ziemiach byłego zaboru pruskiego prawo zabudowy reguluje niemiecki kodeks cywilny (BGB) w §§ 1012 — 1017, tudzież dla prawa zabudowy ustanowionego po dniu 22 stycznia 1919 r. — rozporządzenie z dnia 15 stycznia 1919 r.

Zanim jednak dokładniej zapoznamy się z prawem zabudowy, już na tym miejscu należy podkreślić, iż posiada ono w warunkach portowych pewne niedogodności, płynące z samej konstrukcji prawnej, ponieważ celem tej instytucji oraz myślą przewodnią niemieckiego ustawodawcy było w pierwszym rzędzie popieranie budownictwa mieszkaniowego, stąd oczywisty wniosek, iż dopiero praktyka życiowa i prawa ewolucji będą mogły uczynić z prawa zabudowy — pełnowartościowy instrument polityki terenowej.

Prawo zabudowy powstaje:

1. w drodze umowy, wymagającej wpisu do ksiąg gruntowych,

2. przez zasiedzenie księgowe (Buchersitzung),

3. przez wywłaszczenie.

Przeniesienie prawa zabudowy następuje w drodze zgody zainteresowanych stron i wpis do ksiąg gruntowych.

Prawo zabudowy wygasa:

1) przez zrzeczenie się, przy czym wymagana jest zgoda właściciela gruntu; 2) po upływie trwania czasu prawa zabudowy, przy czym właściciel gruntu zobowiązany jest do zapłacenia odszkodowania; i 3) przez zasiedzenie księgowe.

Uprawniony z prawa zabudowy ma wszystkie skargi własnościowe i jako posiadacz ma zapewnioną ochronę posiadacza.

Kwestie związane z ustanowieniem prawa zabudowy w porcie gdyńskim regulowała do niedawna ustawa z dnia 18 lutego 1932 roku (D. U. R. P. Nr 20/1932) o upoważnieniu Ministra Przemysłu i Handlu do ustanawiania prawa zabudowy oraz do zbywania i zamiany gruntów państwowych w Gdyni.

Obecnie obowiązuje ustawa z dnia 5 kwietnia 1939 r. o ustanawianiu prawa zabudowy oraz zbywaniu i zamianie niektórych gruntów państwowych, położonych w obrębie gmin, w których znajdują się polskie porty morskie. (Dz. U. R. P. Nr 35, poz. 219 z 1939 roku).

Ważniejsze postanowienia tej ustawy brzmią następująco:

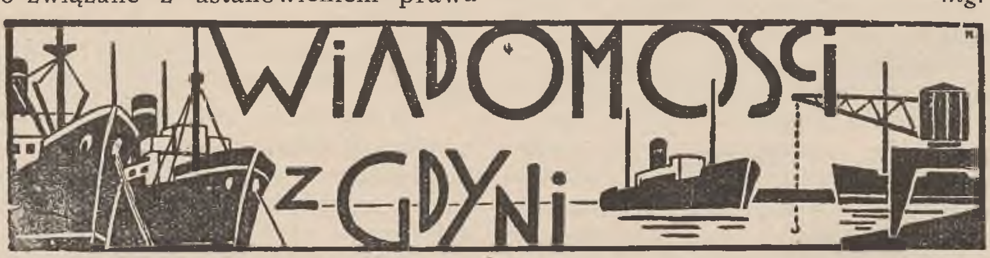
art. 1. (1) Minister Przemysłu i Handlu może ustanawiać prawo zabudowy oraz zbywać i zamieniać pozostające w jego zarządzie grunty państwowe, zbędne dla potrzeb Państwa, a położone w obrębie gmin, w których znajdują się handlowe porty morskie.

(2) Ustanowienie prawa zabudowy, zbycie lub zamiana gruntów wymienionych w ust. (1), może być dokonywane na cele rozbudowy przemysłu, rozwoju handlu i rybołówstwa morskiego oraz budowy osiedli mieszkaniowych dla rybaków, robotników portowych i marynarzy.

Na terenie więc portów polskich prawo zabudowy powstaje w drodze umowy między kontrahentami. Będzie się go prawdopodobnie udzielać, ze względu na specjalny charakter pracy w porcie, na stosunkowo krótki okres czasu (30 — 40 lat), za opłatą stałego rocznego czynszu i za złożeniem kaucji na zabezpieczenie ewentualnych roszczeń ze strony Skarbu Państwa. Plany projektowanych budowli i prac na parceli powinny być zatwierdzane przez odnośne władze państwowe. Ponieważ po upływie okresu, na jaki prawo zabudowy ustanowiono, budowle przechodzą na rzecz Skarbu Państwa, więc na uprawnionym (właściciel prawa zabudowy) powinien również ciążyć obowiązek ubezpieczenia budowli.

Z chwilą wejścia w życie powyższej ustawy straciła moc ustawa z dnia 18 lutego 1932 roku, odnosząca się tylko do Gdyni. W ten sposób rozszerzony został terytorialny zasięg upoważnienia udzielonego Ministrowi Przemysłu i Handlu odnośnie ustanawiania prawa zabudowy na wszystkie porty polskie. Pozwoli to w dużym stopniu na rozwiązanie palących zagadnień polityki terenowej w portach polskich.

mgr M. R.



POSIEDZENIE PREZYDIUM NASZEJ IZBY.

Dnia 23 maja br. odbyło się pod przewodnictwem prezesa Izby p. Stanisława Tora posiedzenie Prezydium naszej Izby, podczas którego po wysłuchaniu sprawozdania z przebiegu prac bieżących, Prezydium obszernie omówiło zasady

współpracy Izby z Pomorską Radą Gospodarczą oraz zaznajomiło się z obszernym opracowaniem przez biuro Izby materiałów, dotyczących położenia przemysłu i handlu na terenie Wielkiego Pomorza. Materiały te mają być przesłane Komitetowi organizacyjnemu Pomorskiej Rady Gospodarczej i stanowić podstawę do ogólnego referatu informacyjnego o ogólnej sytuacji gospodarczej Wielkiego Pomorza, który ma być wygłoszony na inauguracyjnym posiedzeniu Rady w dniu 3 czerwca br.

Ponadto Prezydium wysłuchało sprawozdania z prac przygotowawczych do spraw budowy gmachu Izby, która to budowa ma być rozpoczęta w najbliższym czasie. Poza tym załatwiono na posiedzeniu szereg spraw bieżących.

REORGANIZACJA PRZEWOZÓW TOWAROWYCH W ŻEGLUDZE ŚRÓDLĄDOWEJ.

Jak już donosiliśmy, sezon przewozów towarowych na naszych drogach wodnych śródlądowych, zwłaszcza na Wiśle, rozwija się w całej pełni. W zakresie wiślanych transportów towarowych nastąpiła wszakże ostatnio pewna reorganizacja. Polega ona na tym, że towarzystwo żeglugi rzecznej „Vistula“ będzie się obecnie zajmowało przewozem towarów w ruchu pospiesznym, podczas gdy właściciele barek zrzeszeni w Pomorskim Związku Właścicieli Statków Żeglugi Śródlądowej wespół z utworzonym w roku ubiegłym tow. „Lloyd Sandomierski“ będą się odtąd zajmowali przewozem towarów w ruchu holowniczym. To rozgraniczenie funkcyj oraz podział pracy w przewozach śródlądowych, uwarunkowane nie tylko względami handlowymi, ale i technicznymi — przyczyni się niewątpliwie do usprawnienia przemysłu przewoźniczego, którego jeden z odcinków reprezentuje także praca przeładunkowa portu gdyńskiego. Należy dodać, że zeszłoroczny podział tej pracy między właścicielami barek a towarzystwami żeglugi śródlądowej, które znalazło swój wyraz w zawartym tzw. Porozumieniu Żeglugowym, niezupełnie rozwiązywało zagadnienie. Obecny rozdział pracy pozwala wierzyć, że kwestia ta znajdzie się wreszcie na właściwej platformie. Dodać należy, że „Lloyd Sandomierski“ wyłoniony został z towarzystw żeglugi śródlądowej: „Vistula“, „Lloyd Bydgoski“, „Lloyd Toruński“ i „Wisła“, które wniosły do przedsiębiorstwa, jako aport swój tabor tj. barki.

WALNE ZEBRANIE KORPORACJI KUPIECKIEJ W GDYNI.

Onegdaj pod przewodnictwem prez. Cz. Nowackiego, odbyło się roczne walne zebranie Korporacji Kupieckiej w Gdyni, w którym wzięło udział z górą 150 członków organizacji. Z ramienia władz wojskowych na zebranie przybyli dowódca Morskiej Brygady Obrony Narodowej płk. dypl. Sas-Hoszowski i ppłk. Szpunar, Komisarza Rządu reprezentował naczelnik Mroczkiewicz, duchowieństwo ks. Zakrzewski, Radę Interesantów Portu dyrektor Rady dr Kasprowicz, władze sądowe wiceprezes Sądu Okręgowego Mirza - Kryczyński, Urzędy Skarbowe obaj naczelnicy tych urzędów pp. Dobrowolski i Grzybowicz.

Powitawszy gości prezes Nowacki wręczył wieloletniemu wiceprezesowi Korporacji, dyr. Michałowi Królikowskiemu album pamiątkowy z okazji jego 25-letniej pracy zawodowej w dziedzinie bankowości. Następnie zebrani przez powstanie uczcili pamięć zmarłego w roku ubiegłym członka Korporacji, śp. konsula Derezińskiego.

Z kolei członkowie zarządu Korporacji przedstawili sprawozdania ze swej rocznej działalności. Ze sprawozdań tych wynika, że działalność organizacji była nader różnorodna i pożyteczna i nie ograniczała się tylko do spraw zawodowych. Kupcy gdyńscy brali czynny udział niemal w każdej akcji społecznej — dobrze się spisali w akcji Pomocy Zimowej, opiekowali się troskliwie szkołami przygranicza, energicznie propagowali Pożyczkę Obrony Przeciwlotniczej, sami subskrybując odpowiednią sumę.

Gdy na zebraniu zabierali później głos goście, płk. dypl. Sas-Hoszowski i ppłk. Szpunar ze specjalnym uznaniem podkreślili, że w akcji na rzecz dozbrojenia Armii kupcy gdyńscy wielokroć służyli przykładem. Podobnie o pracy społeczno - obywatelskiej kupiectwa gdyńskiego, wyrażali się inni mówcy — naczelnik Mroczkiewicz, wiceprezes Mirza-Kryczyński i ks. Zakrzewski.

Dyskusja nad sprawozdaniami, która odbyła się po przerwie, była bardzo ożywiona. W wyniku jej uchwalono udzielić zarządowi absolutorium.

Do nowego zarządu powołano p.p. Czesława Nowackiego (po raz czwarty) — na prezesa, Rodkiewicza i dyr. Szerlego — na wiceprezesów, Jażdżewskiego — na sekretarza, Dullka — na skarbnika oraz Hundsdorffa, Grzybowskiego, Wojciechowskiego, Materne'ego, Wojtasika, Szczepanowskiego, Ratajczaka i Kurzydłowskiego — na członków zarządu. Do komisji rewizyjnej weszli pp. dyr Wussak, mgr Metelski i Nagler.

ZAPOCZĄTKOWANIE KAMPANII RYŻOWEJ.

Dnia 6 maja br. przybył bezpośrednio z Indyj Brytyjskich do Gdyni angielski statek „Rio Azul“, przywożąc ładunek ca 7.000 ton ryżu niełuszczonego dla gdyńskiej Łuszczarni Ryżu. Drugi transport ryżu w ilości ca 7.500 ton przywiózł dnia 24 maja br. angielski statek „Langleebrook“.

Wymienione transporty ryżu zapoczątkowały kampanię ryżową w znajdującej się w porcie Łuszczarni Ryżu.

W SPRAWIE OPÓŹNIEŃ PRZEŁADUNKU TOWARÓW NA STATKI.

Państwowy Instytut Eksportowy zawiadamia, że konstatowane są coraz częściej wypadki opóźnień przeładunku towarów na stat-

ki z powodu niedostarczania na czas dokumentów wywozowych. Bardzo często podstawione wagony muszą oczekiwać wiele godzin na torach nabrzeżnych bez możliwości przeładunku towarów. Powoduje to nie tylko zatrzymanie przeładunku już podstawionych wagonów, ale uniemożliwia podstawienie dalszych wagonów.

Państwowy Instytut Eksportowy zaleca, ażeby firmy ekspedycyjne wydawały dyspozycje załadowcze firmom przeładunkowym dopiero po otrzymaniu wszystkich dokumentów, potrzebnych do odprawy celnej.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W KWIETNIU 1939 R.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego w mies. *kwietniu br.* osiągnęły *830.926,4 ton* wykazując poważny 14,8%-owy wzrost w porównaniu z ub. mies. marcem br. (723.759,5 ton), 9,2%-owy wzrost w stosunku do miesiąca kwietnia 1938 r. (760.644,3 ton), oraz 4,5%-owy wzrost w porównaniu z miesiącem kwietniem 1937 r. (795.078,5 ton).

Obroty miesiąca sprawozdawczego wykazują we wszystkich relacjach nader poważny wzrost i zdają się być zapowiedzią wzmożenia obrotów.

Obroty zamorskie w dotychczasowym okresie czasu tj. od stycznia br. — do kwietnia br. (3.103.964,9 ton) wykazują nieznaczny 4.5%-owy wzrost w stosunku do tego samego okresu czasu ubiegłego 1938 roku (2.969.322,3 ton.) W roku bieżącym zwraca uwagę nieznaczne zmniejszenie się tempa wzrostu. Tak np. nadwyżka obrotów zamorskich w dotychczasowym okresie czasu rb. wyniosła 134.643 ton, podczas gdy w roku ubiegłym w stosunku do poprzedniego 1937 r. nadwyżka ta wynosiła 155.617 ton. Stąd różnica *in minus* na niekorzyść bieżącego roku wynosi 20.974 ton.

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich miesiąca sprawozdawczego złożył się przywóz zamorski — 118.876,3 ton, oraz wywóz zamorski — 712.050,1 ton.

Przywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (118.876,3 ton) wykazuje nieznaczny 0,6%-owy spadek w stosunku do ub. mies. marca br. (119.580,6 ton), nieco większy 2,5% spadek w porównaniu z przywozem miesiąca kwietnia 1938 r. (121.970,7 ton) oraz poważniejszy 26,5%-owy spadek w stosunku do miesiąca kwietnia 1937 r. (161.782,5 ton).

Przywóz zamorski miesiąca sprawozdawczego we wszystkich relacjach wykazuje stosunkowo niewielki spadek. Nieznaczny spadek przywozu zamorskiego w mies. sprawozdawczym w porównaniu z ub. mies. marcem br. spowodowała przede wszystkim (w nawiasie dane za m. marzec br.) pozycja złomu żelaznego — 18.122 t. (27.882 t.) Z bardziej cennych towarów drobnicowych zmniejszył się przywóz bawełny — 6.451 t. (12.477 t.) Poza wyżej wymienionymi pozycjami zmniejsza się przywóz w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. mies. marcem br.: nasion oleistych — 537 t. (790 t.), ryżu surowego — 12 t. (22 t.), orzechów i migdałów — 142 t. (265 t.), herbaty — 119 t. (162 t.), korzeni — 103 t. (141 t.), śledzi świeżych — 96 t. (2.323 t.), śledzi solonych — 202 t. (3.527 t.), tłuszczu zwierz. surowego — 721 t. (1.639 t.), fosforytów — 5.340 t. (6.708 t.), skór — 3.111 t. (3.550 t.), odpadków wełny — 76 t. (116 t.), odpadków bawełny — 116 t. (165 t.), środków transportowych — 1.001 t. (1.072 t.)

Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę przede wszystkim poważny przeszło 30% spadek przywozu złomu żel. oraz ok. 50%-owy spadek przywozu bawełny. Wybitnie sezonowy charakter ma nader poważny spadek przywozu śledzi świeżych i solonych.

Cały szereg pozycyj wykazuje również wzrost przywozu w mies. sprawozdawczym w stosunku do poprzedniego mies. marca br.

Z wytworów pochodzenia roślinnego wykazują wzrost (w nawiasie dane za m. marzec br.): owoce świeże — 10.404 t. (10.264 t.), owoce suszone — 529 t. (502 t.), kawa — 631 t. (305 t.), oraz kakao — 928 t. (429 t.)

Z grupy wytworów pochodzenia zwierzęcego szczególnie poważny wzrost wykazują rudy różne i wypałki pirytowe — 29.522 ton (18.065 t.)

Z grupy tłuszczów i olejów pochodzenia zwierzęcego i roślinnego wzrost wykazuje jedynie pozycja tłuszczów i olejów roślinnych — 371 t. (329 t.)

Wzrasta również przywóz tytoniu — 73 t. (2 t.) Z grupy przetworów i surowców chemicznych wykazują zdecydowaną tendencję wzrostu: garbniki — 3.379 t. (725 t.) i żużle Thomasa — 9.500 t. (3.800 t.) Z grupy surowców włókienniczych wykazuje wzrost jedynie wełna — 4.235 t. (3.269 t.)

Z grupy papierniczej wzrasta również przywóz: papieru i makulatury — 2.334 t. (1.378 t.) oraz celulozy — 1.436 t. (1.224 t.)

Z metali kolorowych poważny wzrost wykazuje przywóz miedzi — 3.164 t. (2.809 t.) Wzrasta również przywóz maszyn, aparatów i części — 709 t. (680 t.)

O rzeczywistych tendencjach rozwojowych importu mówi dopiero porównanie miesiąca sprawozdawczego z tym samym miesiącem kwietniem ub. 1938 roku. Spadek przywozu zam. w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z tym samym mies. kwietniem ub. 1938 roku spowodował przede wszystkim z grupy surowców hutniczych złom żelazny — 18.122 t. (28.707 t.)

Z wytworów roślinnych zmniejsza się przywóz (w nawiasie dane za m. kwiecień ub. 1938 r.): nasion oleistych — 537 t. (3.748 t.), ryżu surowego — 12 t. (8.347 t.), owoców suszonych — 529 t. (807 t.), orzechów i migdałów — 142 t. (173 t.), oraz herbaty — 119 t. (121 t.)

Z grupy tłuszczów zmniejsza się przywóz tłuszczu zwierzęcego sur. — 721 t. (770 t.)

Z surowców i przetworów chemicznych zmniejsza się przywóz: fosforytów — 5.340 t. (20.864 t.) oraz żużli Thomasa — 9.500 t. (24.000 ton). Z surowców włókienniczych wykazuje spadek przywóz: bawełny — 6.451 t. (6.914 t.) oraz odpadków bawełny — 116 t. (143 ton).

Zmniejsza się również przywóz maszyn. aparatów i części — 709 t. (1.238 t.)

Poza powyższymi pozycjami cały szereg pozostałych niemniej ważnych wykazuje wzrost przywozu. Do pozycyj tych należą z grupy wytworów roślinnych: owoce świeże — 10.404 t. (5.797 t.), kawa — 631 t. (501 t.), kakao — 928 t. (305 t.) i korzenie — 103 t. (92 ton).

Z grupy wytworów zwierzęcych wzrasta przywóz śledzi świeżych — 96 t. (35 t.) oraz solonych — 202 t. (199 t.) Zwiększa się również przywóz tłuszczy i olei rośl. — 371 t. (298 t.) Z przetworów i surowców chemicznych jedynie dobre rezultaty daje przywóz garbników — 3.379 t. (1.082 t.)

Z surowców włókienniczych zwiększa się przywóz: wełny — 4.235 t. (3.285 t.), odpadków wełny — 76 t. (68 t.), oraz juty — 949 t. (861 t.) Dobrze rozwija się również przywóz kauczuku i jego wyrobów — 916 t. (702 t.) Z grupy papierniczej wzrasta przywóz: celulozy — 1.436 t. (699 t.) oraz papieru i makulatury — 2.334 t. (781 t.)

Z metali kolorowych wzrasta przywóz jedynie miedzi — 3.164 t. 2.121 t.) Wzrasta również przywóz środków transportowych — 1.001 t. (930 t.)

Szczegółowo ilustruje przywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (kwiecień 1939 r.) w porównaniu z tym samym miesiącem kwietniem 1938 r. oraz mies. marcem 1939 r. — poniższe zestawienie poważniejszych pozycyj towarowych:

IMPORT (tony)

	Kwiecień 1939 r.	Marzec 1939 r.	Kwiecień 1938 r.
Ogółem	*118.876*	*119.581*	*121.971*
w tym m. in.:			
Nasiona oleiste	337	790	3.748
ryż surowy	12	22	8.347
owoce świeże	10.404	10.264	5.797
owoce suszone	529	502	807
orzechy i migdały	142	265	173
kawa	631	305	501
herbata	119	162	121
kakao	928	429	305
korzenie	103	141	92
śledzie świeże	96	2.323	35
śledzie solone	202	3.527	199
rudy różne i wypałki pirytowe	29.522	18.065	5.225
tłuszcze i oleje rośl.	371	329	298
tłuszcze zwierz. sur.	721	1.639	770
tytoń	73	2	146
garbniki	3.379	725	1.082
fosforyty	5.340	6.708	20.864
żużle Thomasa	9.500	3.800	24.000
skóry	3.111	3.550	3.907
wełna	4.235	3.269	3.285
odpadki wełny	76	116	68
bawełna	6.451	12.477	6.914
odpadki bawełny	116	163	143
juta	949	1.204	861
kauczuk i wyroby	916	1.092	702
papier i makulatura	2.334	1.378	781
celuloza	1.436	1.224	699
złom żelazny	18.122	27.882	28.707
miedź	3.164	2.809	2.121
maszyny, apar. i cz.	709	680	1.238
środki transportowe	1.001	1.072	930

W dotychczasowym okresie (styczeń — kwiecień) br. zmniejsza się przywóz przede wszystkim masowych: złomu żelaznego i fosforytów, a z drobnicy: nasion oleistych, ryżu surowego i tytoniu.

Wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (712.050,1 t.) wykazuje poważny 17,9% wzrost w porównaniu z ub. mies. marcem br. (604.178,9 ton), 11,5%-owy wzrost w stosunku do mies. kwietnia 1938 r. (638.673,6 ton), oraz 12,4%-owy wzrost w porównaniu z miesiącem kwietniem 1937 r. (633.296,— ton).

Wywóz zam. miesiąca sprawozdawczego wykazując wzrost we wszystkich relacjach utrzymuje się na nader wysokim poziomie. Wzrost wywozu zam. w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. mies. marcem spowodowały przede wszystkim z grupy wytworów roślinnych (w nawiasie dane za m. marzec br.): strączkowe — 201 t. (63 t.). mąka — 15 t. (8 t.), oraz mąka ryżowa — 891 t. (749 t.)

Z grupy wytworów zwierzęcych wzrasta wywóz jedynie jaj — 2.424 t. (933 t.)

Z grupy wytworów pochodzenia mineralnego wzrasta wywóz: cementu — 1.941 t. (871 t.), soli kuch. i przem. — 650 t. (8 t.), węgla kamiennego — 502.420 t. (428.536 t.), węgla bunkrowego 82.363 t. (74.248 t.) oraz olei i parafiny — 92 t. (brak w marcu).

Z przetworów spożywczych wzrasta wywóz: cukru — 3.412 t. (993 t.), makuchów — 2.333 t. (549 t.). oraz wytłoków buraczanych — 1.039 t. (514 t.)

Grupa przetworów chemicznych nie wykazuje niemal żadnych zmian.

Z grupy surowców włókienniczych i wyrobów z nich wzrasta wywóz tkanin — 402 t. (396 t.)

Z grupy drzewa i wyrobów z niego dobre rezultaty w miesiącu sprawozdawczym daje przede wszystkim wywóz: tarcicy — 17.907 t. (6.606 t.) oraz dykt i fornierów — 2.810 t. (1.315 t.)

Z grupy papierniczej wzrasta wywóz jedynie celulozy — 1.745 t. (623 t.)

Z grupy metali i wyrobów z nich wzrasta wywóz przede wszystkim metali różnych — 17.416 t. (13.183 t.), rur żeliwnych i żelaznych — 4.152 t. (2.962 t.), cynku — 1.970 t. (1.480 t.) oraz blachy cynkowej — 391 t. (212 t.)

W miesiącu sprawozdawczym również szereg pozycyj wykazuje spadek w porównaniu z ub. mies. marcem br.

Należy tu przede wszystkim z grupy wytworów roślinnych zboże — 7.132 t. (11.275 t.)

Z grupy wytworów zwierzęcych zmniejsza się wywóz: bekonów — 2.519 t. (2.982 t.) i masła — 992 t. (1.082 t.)

Z wytworów mineralnych zmniejsza się wywóz jedynie koksu — 15.380 t. (18.634 t.)

Z grupy przetworów i surowców chemicznych zanika zupełnie wywóz: sody, siarczanu amonu oraz soli potasowej.

Z grupy drzewa i wyrobów z niego zmniejsza się jedynie wywóz bali i słupów — 15.025 t. (16.335 t.)

Z grupy papierniczej wykazuje spadek wywozu jedynie papier — 280 t. (342 t.)

Z grupy metali i wyrobów z nich zwraca uwagę przede wszystkim zanik wywozu szyn kolejowych.

Podobnie, jak i przywozu, również o istotnych tendencjach rozwoju wywozu mówi dopiero porównanie z tym samym miesiącem kwietniem ub. 1938 roku.

Wzrasta tu w pierwszym rzędzie wywóz szeregu wytworów roślinnych (w nawiasie dane za m. kwiecień ub. 1938 r.) a m. in.: zboża — 7.132 t. (1.900 t.) i strączkowych — 201 t. (brak w mies. kwietniu ub. r.)

Wzrasta również wywóz bekonów — 2.519 t. (1.727 t.)

Z wytworów mineralnych dobre rezultaty daje wywóz: węgla kamiennego — 502.420 t. (478.749 t.), węgla bunkrowego — 82.363 ton (74.248 t.), koksu — 15.380 t. (1.414 t.) oraz olei i parafiny — 92 t. (brak).

Z surowców i przetworów chemicznych wzrasta wywóz jedynie sody — 193 ton (brak).

Doskonałe rezultaty daje wywóz grupy drzewa: bali i słupów — 15.025 t. (11.592 t.), tarcicy — 17.907 t. (15.261 t.) oraz dykt i fornierów — 2.810 t. (1.329 t.)

Podobnie wzmaga się również wywóz grupy papierniczej: papieru — 280 t. (218 t.), oraz celulozy — 1.745 t. (175 t.)

W grupie metali i wyrobów z nich wzrasta wywóz przede wszystkim metali różnych — 17.416 t. (7.464 t.) oraz blachy cynkowej — 391 t. (231 t.)

W miesiącu sprawozdawczym również cały szereg pozycyj wykazuje spadek wywozu w porównaniu z tym samym miesiącem ub. 1938 roku.

Do pozycyj tych należą przede wszystkim z grupy wytworów roślinnych (w nawiasie dane za m. kwiecień ub. 1938 r.): mąka — 15 t. (125 t.) i słód — 891 t. (920 t.)

Z wytworów zwierzęcych: jaja — 2.424 t. (2.542 t.) i masło — 992 t. (1.087 t.)

Z przetworów spożywczych zmniejsza się wywóz: cukru — 3.412 t. (4.443 t.), makuchów — 2.333 t. (3.708 t.) oraz wytłoków buraczanych — 1.039 (3.519 t.)

Z grupy metali i wyrobów z nich zmniejsza się wywóz rur żeliwnych i żelaznych — 4.152 t. (5.795 t.)

Na ogół należałoby podkreślić stosunkowo skromny udział tych pozycyj wywozu, które wykazują spadek i na ogół zdecydowaną tendencję wzrostu szeregu poważnych pozycyj wywozowych.

Szczegółowo ilustruje wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (kwiecień 1939 r.) w porównaniu z tym samym miesiącem kwietniem 1938 r. oraz mies. marcem 1939 r. poniższe zestawienie poważniejszych pozycyj towarowych:

EKSPORT (tony)

	Kwiecień 1939 r.	Marzec 1939 r.	Kwiecień 1938 r.
Ogółem	*712.050*	*604.179*	*638.674*
w tym m. in.:			
Zboże	7.132	11.275	1.900
strączkowe	201	63	—
mąka	15	8	125
mąka pastewna	—	—	—
słód	891	749	920
bekony	2.519	2.982	1.727
jaja	2.424	933	2.542
masło	992	1.082	1.087
cement	1.941	871	2.829
sól kuch. i przemysł.	650	8	344
węgiel kamienny	502.420	428.536	478.749
węgiel bunkrowy	82.363	73.128	74.248
koks	15.380	18.634	1.414
oleje i parafina	92	—	—
tłuszcze rośl. i zwierz.	26	74	50
cukier	3.412	993	4.443
makuchy	2.333	549	3.708
wytłoki buraczane	1.039	514	3.519
soda	193	193	—
saletra	—	3	11
skóry i wyr. z nich	1.012	776	232
tkaniny	402	396	394
bale i słupy	15.025	16.335	11.592
drzewo tarte	17.907	6.606	15.261
dykty i forniery	2.810	1.315	1.329
papier	280	342	218
celuloza	1.745	623	175
metale różne	17.416	13.183	7.464
szyny kolejowe	—	—	—
rury żeliwne i żelaz.	4.152	2.962	5.795
cynk	1.970	1.480	1.320
blacha cynkowa	391	212	231

W okresie ostatnich czterech miesięcy br. utrzymuje się na poziomie wyższym od ub. 1938 roku przede wszystkim wywóz wytworów mineralnych (węgla eksp., węgla bunkr. i koksu) oraz drzewa (bali i słupów) z wyjątkiem obniżającego się wywozu tarcicy. Wzrasta również wywóz zboża, bekonów, celulozy i metali różnych (szczególnie żelaza handlowego i cynku).

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym (kwietniu 1939 r.) analogicznie do obro-

tów towarowych wykazuje wzrost ilości oraz pojemności statków. Przyszło bowiem 523 (482) statki o pojemności 562.133 n. r. t. (486.861 n. r. t.), wyszło zaś 526 (481) statków o pojemności 547.227 n. r. t. (482.943 n. r. t.)

Kolejność bander ukształtowała się następująco: Szwecja — 1 miejsce, Polska — 2, Finlandia — 3, Włochy — 4, Dania — 5, Anglia — 6, Norwegia — 7, Niemcy — 8, Estonia — 9, Grecja — 10, Stany Zjedn. Am. P. — 11, Łotwa — 12, Holandia — 13, Z. S. R. R. — 14, Litwa — 15, Panama — 16, oraz W. M. Gdańsk — 17.

Cztery pierwsze bandery (Szwecja, Polska, Finlandia i Włochy) pozostają nadal bez zmian. Bandera duńska przesuwa się z 6 na 5 miejsce, bandera angielska z 7 na 6 miejsce, bandera norweska z 5 na 7, bandera niemiecka — bez zmian (8), bandera estońska — z 10 na 9 miejsce, bandera grecka z 11 na 10, bandera amerykańska (U. S. A.) z 9 na 11, bandera łotewska bez zmian (12), bandera holenderska bez zmian (13), bandera sowiecka bez zmian (14), bandera litewska z 17 na 15, itp. W miesiącu sprawozdawczym nie zawija ani jeden statek pod banderą francuską.

Ogółem reprezentowane były bandery 17 (19) państw.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w mies. kwietniu br. wyniósł 1.074,8 n. r. t. (1.010,1 n. r. t.) Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 65 (50). Średni postój statków w porcie w mies. kwietniu br. wyniósł 52,1 godzin (51,2 godzin).

Ruch statków w miesiącu kwietniu 1939 r. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	N.R.T.	ilość	N.R.T.
Polska	68	81.999	70	74.717
W. M. Gdańsk	2	581	2	581
Anglia	22	44.773	23	45.712
Dania	66	47.123	72	51.465
Estonia	35	27.166	35	26.904
Finlandia	47	58.443	47	59.267
Grecja	11	27.928	10	24.954
Holandia	13	6.214	13	6.214
Litwa	5	3.170	5	3.170
Łotwa	13	18.955	12	16.242
Niemcy	47	29.086	44	27.170
Norwegia	38	33.048	39	35.509
Panama	3	4.429	2	1.393
Stany Zj. Am. P.	8	25.718	8	25.718
Szwecja	124	92.697	124	89.940
Włochy	17	55.474	16	52.942
Z. S. R. R.	4	5.329	4	5.329
Razem	523	562.133	526	547.227

Ruch pasażerów w związku z otwarciem sezonu morskich wycieczek turystycznych G. A. L. ożywił się w bardzo poważnym stopniu. Przyjechało bowiem 763 (273) pasażerów, wyjechało zaś 2.798 (2.117) pasażerów.

Przyjechało w tym: z Anglii — 35 (37), Argentyny — 171 (brak), Belgii — 17 (18), Danii — 52 (50), Finlandii — 4 (2), Francji — 2 (5), Holandii — 11 (3), Kanady — 12 (15), Litwy — 3 (brak), Niemiec—5 (brak), Norwegii — 1 (1), Stanów Zjedn. Am. P. — 66 (138), Szwecji — 26 (3), via W. M. Gdańsk — 1 (brak) oraz wycieczki morskie G. A. L. — 357 pasażerów.

Wyjechało w tym: do Anglii — 887 (1.090), Argentyny — 472 (brak), Belgii — 11 (8), Brazylii — 147 (brak), Danii — 26 (68), Estonii — 1 (brak), Francji — 95 (96), Holandii — 5 (brak), Kanady — 157 (149), Norwegii — 19 (brak), Senegalu Franc. — 1 (brak), Stanów Zjedn. Am. P. — 367 (297), Szwecji — 247 (407), Syrii — 3 (brak), Urugwaju — 7 (brak), via W. M. Gdańsk — 3 (brak) oraz wycieczki morskie G. A. L. — 350 pasażerów.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W MARCU 1939 R.

Statki polskiej floty handlowej przewiozły w marcu r. b. 131.716,5 t. ładunków wobec 119.696 t. przewiezionych w marcu roku ubiegłego (w ubiegłym roku nie uwzględnialiśmy jednak przewozów na statkach zafrachtowanych linii południowo - amerykańskiej towarzystwa Gdynia - Ameryka, wobec czego przewozy faktycznie wzrosły nieco mniej. Z uwagi na ogólną sytuację gospodarczo - polityczną w Europie, deprymująco wpływającą na przewozy międzynarodowe, wynik tegoroczny należy uważać za bardzo korzystny.

Należy uwzględnić wyjątkowo chłodny i śnieżny marzec r. b., który opóźnił pierwsze przewozy wiosenne na wodach północnej Europy. Zahamowanie ruchu rozciągnęło się na drugą połowę marca, co dało się odczuć w porcie gdyńskim. Pozornie pod wpływem sytuacji politycznej, a w rzeczywistości na skutek wyczerpania kwartalnych kontyngentów umownych przed 1 kwietnia, wobec opóźnienia początku przewozów wiosennych z powodu przeciągających się opadów śnieżnych, oraz wskutek silnych wiatrów wschodnich i złej widoczności na morzu ruch w porcie gdyńskim w ostatniej dekadzie marca był wyjątkowo mały. Jednak systematyczne zmniejszanie się roli trampów Żeglugi Polskiej S. A. (w marcu już niecałe 13 tys. ton przewiezionych ładunków) sprawiło, że to zmniejszenie ruchu klimatyczno - gospodarcze w końcu marca w porcie macierzystym nie wpłynęło wcale na ogólne przewozy polskiej floty handlowej. Jej statki liniowe kursowały ze znaną wysoką punktualnością, a i na obcych liniach w porcie gdyńskim panuje obecnie znaczne ożywienie. Należy podkreślić, że w marcu b. r. przewozy liniowe Żeglugi Polskiej S. A. wzrosły względem marca ub. roku o przeszło 30 procent, (eksport na statkach liniowych nawet o przeszło 60%), co najlepiej świadczy o intensywności tegorocznych przewozów liniowych naszego najruchliwszego przedsiębiorstwa żeglugowego.

Z ogólnej ilości przewozów marcowych przypadło na ładunki eksportowe 88.271,5 t., (III 1938: 85.191 t.) na importowe 25.414 t., (28.884 t.), na tranzyt morski 68 t. (821 t.) i na przewozy między portami zagranicy 17.963 t. (4.800 t.)

Statki Żeglugi Polskiej S. A. przewiozły w marcu 50.561 t. wobec 62.271 t. przewiezionych w marcu ub. roku. Zmniejszenie tłumaczy się wyłącznie olbrzymim spadkiem przewozów na trampach, które już głównie pracowały na liniach.

Ładunków eksportowych przewieziono 30.702 t. (33.786 t.), importowych 15.674 t. (20.864 t.), w tranzycie morskim 68 t. (821 t.), między portami obcymi 4,117 t. (4.800 t.)

Linie Żeglugi Polskiej S. A. przewiozły 37.682 t. towarów (III 1938: 28.174 t.), w tym eksportowych 25.437 t. (15.501 t.), importowych 10.474 t. (10.452 t.), w tranzycie morskim 68 t. (821 t.), między portami obcymi 1.703 ton (1.400 t.)

Trampy Żeglugi Polskiej przewiozły 12.879 t. (III 1938: 34.097 t.), w tym ładunków eksportowych, i to wyłącznie węgla — 5.265 ton (20.285 t.), importowych 5.200 t. (tomasyny) — III 1938: 10.412 t., oraz między portami zagranicy 2.414 t. węgla (3.400 t.)

Jak zaznaczyliśmy wyżej grupa trampów Żeglugi Polskiej S. A. wobec zapotrzebowania zastępczych i dodatkowych statków na liniach tegoż towarzystwa już faktycznie nie istnieje, stanowiąc kadrę żeglugi liniowej. Statki przewożą dorywczo ładunki masowe jako trampy jedynie w przerwach między okresami pracy na liniach: faktycznie wykonywują tę pracę już wszystkie trampy, luzując się tak rzadko, że zaledwie 2 trampy pracują zazwyczaj poza liniami.

Pod tym kątem widzenia zmniejszenie ogólnych przewozów Żeglugi Polskiej względem odpowiedniego miesiąca ubiegłego roku nabiera dodatniego znaczenia, gdyż tonaż w większym stopniu przewozi terminowe i więcej wartościowe ładunki, zwiększając i zagęszczając równocześnie morską sieć komunikacyjną przedsiębiorstwa.

Statki Polsko Brytyjskiego Tow. Okrętowego S. A. (Polbrytu) przewiozły ogółem 12.025 t. towarów (III 1938: 11.591 t.), w tym eksportowych 6.360 t. (7.553 t.), importowych 5.665 t. (4.038 t.)

Na liniach angielskich towarzystwa przewieziono 9.676 t. towarów (III 1938: 11.345 t.) w tym eksportu 6.233 t. (7.424 t.), importu 3.443 t. (3.921 t.)

Co do poszczególnych kierunków: do Londynu przewieziono 2.336 t., w tym z Gdyni 2.109 t., z Gdańska 227 t., do Hull 3.897 t., w tym z Gdyni 2.405 t., z Gdańska 1.492 t.

Z Londynu przywieziono 1.857 t., w tym do Gdyni 1.627 t., do Gdańska 230 t., z Hull przywieziono: do Gdyni 1.466 t., do Gdańska 120 ton.

Na linii Gdynia - Havre przewieziono 405 podróżnych, w tym 174 emigrantów i 231 pasażerów, oraz 429 t. towarów, z tego 127 t. eksportowych oraz 302 t. importowych. Wysoka ilość pasażerów w sprawozdawczym miesiącu tłumaczy się odjazdem licznych grup osób, pochodzących z Czechosłowacji.

Wreszcie tramp „Lida" w imporcie przywiózł z Bordeaux 1.920 t. złomu. Statek ten następnie udał się pod balastem do Zachodniej Afryki.

Marzec nie jest jak wiadomo miesiącem intensywnych przewozów w ruchu transatlantyckich statków pasażerskich. Toteż przedsiębiorstwo *Gdynia - Ameryka Linie Żeglugowe* S. A. przewiozło w stosunku do innych miesięcy roku mało: 783 pasażerów i 11.309 t. ładunku. Liczby te nie są jednak porównalne z zeszłorocznymi, gdyż nie uwzględnialiśmy wówczas przewozów na obcych statkach zafrachtowanych. Ale i w tej grupie (statków frachtowych) możemy odnotować bardzo znamienną zmianę. Otóż, poza wypożyczaną Żegludze „Wisłą" wszystkie statki czysto towarowe, eksploatowane dotąd przez G. A. L. Ż. były obce, frachtowane w time charter. Teraz wyruszył w podróż do Ameryki Południowej pierwszy motorowiec towarzystwa, towarowy, pod polską banderą „Morska Wola".

Drugi statek tegoż typu, o nośności 5.500 t. DW, „Stalowa Wola" odpłynie po raz pierwszy w daleką podróż z Gdyni w czerwcu.

Statki Linii Północno - Amerykańskiej przewiozły w trzech podróżach (1 do Ameryki, 2 z Ameryki) 783 pasażerów i 3.115 t. towarów, w tym na wyjściu 501 pasażerów i 1.340 t. ładunku, na wejściu 212 pasażerów i 1.775 t. ładunku, oraz między portami N. York i Halifax a Kopenhagą 70 pasażerów.

Na linii Meksykańskiej był jeden odjazd z 1.821 t. ładunku.

Na linii Południowo - Amerykańskiej, w przeciwieństwie do marca ub. roku, kiedy był jeden przyjazd i jeden odjazd pasażerskiego statku, nie było ruchu statków pasażerskich, za to odeszły 2 statki frachtowe, w tym jeden polski, zabierając 6.275 t. towarów.

Ogółem więc statki towarzystwa przewiozły pasażerów tyle co na Północno - Amerykańskiej Linii, oraz 9.534 t. ładunków eksportowych i 1.775 t. importowych.

Dopiero w kwietniu przybył i wyruszył w swą ostatnią, przed uruchomieniem nowego motorowca „Sobieski" podróż, parowiec „Pułaski".

Statki Polsko - Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego (Polskarob) przewiozły 53.321,5 t. węgla (III 1938: 39.068 t.), w tym 39.475,5 t. eksportowego, oraz 13.846 t. między portami obcymi. Węgiel dowieziono: do Szwecji 18.774,5 t., do Danii 13.846 t., do Norwegii 8.340 t., do Belgii 7.030 t. i do Holandii 5.331 t.

Odbyto z węglem podróży 18 i wyładowano węgiel w portach: Trelleborg. Kopenhaga (3-krotnie). Göteborg. Rotterdam. Slemmestad (2-krotnie). Oslo, Oxelösund, Malmö, Antwerpia, Tuborg. Zeebrügge.

Nowopowstałe towarzystwo *„Bałtycka Spółka Okrętowa"* nabyło statki trampowe: „Narocz" (ex - „Pegasos"), oraz „Wigry" (ex „River Dart"). Pierwszy z tych statków, uruchomiony w marcu, przewiózł w tym miesiącu 4.500 t. towarów i to w eksporcie 2.200 t. zboża, oraz w imporcie 1.100 t. tomasyny, oraz 1.200 t. złomu.

Nowe towarzystwo, operujące na razie dwoma trampami powstało bardzo na czasie, gdyż, jak widzimy, samodzielna grupa trampów Żeglugi Polskiej pod naciskiem konieczności wzmacniania żeglugi liniowej, faktycznie przestała istnieć.

„Bałtycka Spółka Okrętowa" jest przedsiębiorstwem prywatnym.

Na skutek uruchomienia statków „Morska Wola" i „Narocz" polski tonaż eksploatowany w marcu zwiększył się o dalsze 7.700 ton DW.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W KWIETNIU.

Tegoroczne przewozy kwietniowe na statkach polskich ilościowo wyjątkowo korzystnie odcinają się od takichże przewozów w kwietniu ubiegłego roku. Przewieziono bowiem ogółem 152.860 t. towarów wobec 128.961,5 t. przewiezionych w odpowiednim miesiącu zeszłego roku. Z tej ilości przypadło na eksport 93.870,5 ton (IV 1938: 93.181,5 t.), na import 43.753 t. (1938: 32.359 t.), na tranzyt morski 327 t. (894 t.), na przewozy między portami obcymi 12.909,5 t. (2.706 t.)

Również jakościowo zaszła poważna poprawa, co wynika chociażby ze zwiększenia przewozów na liniach Żeglugi Polskiej o prawie 12 tys. ton przy równoczesnym zmniejszeniu przewozów węgla na trampach tegoż towarzystwa o 14 tysięcy ton.

Wyjątkowo korzystnie kształtowały się przewozy przedsiębiorstwa „Gdynia Ameryka Linie Żeglugowe", o czym niżej: wystarczy nadmienić, że przewozy towarowe na trzech liniach towarzystwa zwiększyły się względem zeszłorocznego kwietnia o blisko 70 procent.

Flota Żeglugi Polskiej S. A. przewiozła 63.538 ton towarów (IV 1938: 69.739 t.), spadek ilościowy tłumaczy się wyłącznie zatrudnieniem trampów na liniach, co spowodowało zmniejszenie przewozów towarów masowych przy równoczesnym zwiększeniu, chociaż w mniejszym stosunku, ilości wartościowych towarów, przewiezionych na statkach tego towarzystwa.

Na eksport na statkach Żeglugi Polskiej przypadło 35.289 t. (IV 1938: 43.766 t.), na import 24.907 t. (22.373 t.) na tranzyt morski 327 t. (894 t.), na przewozy między portami zagranicy 3.015 t. (2.706 t.)

Linie regularne Żeglugi Polskiej przewiozły 43.664 t. towarów. wobec 31.960 t.. przewiezionych w kwietniu ub. roku, z tego towarów eksportowych 22.859 t. (IV 1938: 17.581 t.) importowych 17.463 t. (IV 1938: 13.164 t.), w tranzycie morskim 327 t. (894 t.), między portami obcymi przewiezionych 3.015 t. (321 t.)

Trampy Żeglugi Polskiej S. A. przewiozły tylko 19.874 ton towarów, wobec 37.779 t. przewiezionych w kwietniu ub. roku, z tego w eksporcie 12.430 wyłącznie węgla, (IV 1938: 26.185 t.), w imporcie 7.444 t. (IV 1938: 9.209 t.) oraz przewozów między portami obcymi nie było (IV 1938: 2.385 t.) Szczupłe przewozy trampów towarzystwa są całkowicie wytłumaczone zmniejszeniem taboru ich z 6 statków do 2 statków eksploatowanych całkowicie i jednego zaledwie przez 10 dni. W tych warunkach można nawet mówić o wysokich przewozach tej grupy w przeliczeniu na jednostkę okrętową.

Statki Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego S. A. przewiozły 10.220 t. towarów (IV 1938: 9.291 t.), w tym eksportu 7.321 t. (IV 1938: 6.036 t.), importu 2.899 t. (3.235 t.)

Na obu liniach angielskich towarzystwa — do Londynu i do Hull przewieziono łącznie 9.803 t. towarów (IV 1938: 9.069 t.), w tym eksportu 7.113 t. (6.013 t.), importu 2.690 t. (3.056 t.) Na linii Gdynia-Havre przewieziono prócz 274 pasażerów i 286 emigrantów — 417 t. towarów (222 t.), w tym 208. t. (43 t.) eksportowych i 209 t. (179 t.) importowych.

Jedyny tramp tego towarzystwa — „Lida" zakończył wyładunek w Gdyni, po czym dokował i ładował w Gdańsku, nie przyczyniając się wyjątkowo do zwiększenia przewozów Polbrytu. Tym wyraźniej występuje przewaga ilościowa przewozów liniowych tegorocznych tego towarzystwa względem kwietnia ubiegłego roku.

Statki towarzystwa Gdynia Ameryka Linie Żeglugowe S. A. przewiozły łącznie 1.654 pasażerów i 27.381 t. towarów wobec 1.859 pasażerów i 16.701 t. towarów, przewiezionych w kwietniu ub roku. Z tego na ruch wyjściowy przypadło 1.209 pas. i 13.984 t. towarów (IV 1938: 1.336 pas. i 9.950 t. towarów), na ruch wejściowy 422 pas. i 13.397 t. towarów (IV 1938: 488 pas. i 6.751 t. towarów. Między portami obcymi przewieziono 23 pasażerów (IV 1938: 35 pas.)

Na Linii Północno-Amerykańskiej przy jednym statku w każdą stronę było 725 pasażegów i 4.088 t. ładunku, (IV 1938: 855 pas. 2.801 t. towarów), z tego na wyjściu 582 pasażerów i 1.204 t. towarów, (IV 1938: 600 pas., 681 t. towarów), na wejściu 120 pas. 2.884 t. towarów (IV 1938: 220 pas.. 2.120 t. towarów), oraz w przewozach między portami obcymi 23 pas. (IV 1938: 35 pas.)

Jak widać z powyższego na północnej linii zmalał nieco ruch pasażerski, natomiast ruch towarów w obu kierunkach zwiększył się bardzo znacznie i w eksporcie nawet prawie się

podwoił względem kwietnia ub. roku.

Na Linii Meksykańskiej (tak samo jak w ubiegłym roku 2 statki na wyjściu i jeden na wejściu) przewozy towarów wzmogły się również więcej w kierunku eksportowym. Przewieziono ogółem 10.329 t. (IV 1938: 6.273 t.), z tego w eksporcie 5.550 t. (IV 1938: 2.623 t.), w imporcie 4.779 t. (IV 1938: 3.650 t.)

Na Linii Południowo Amerykańskiej przy jednym statku w każdą stronę, jak w kwietniu ub. roku, przewieziono 929 pasażerów i 4.215 t. towarów na statkach pasażerskich (IV 1938: 1.004 pas. i 1.778 t. towarów), oraz 8.749 t. na statkach frachtowych (II 1938: 5.029 t. tow.)

W kierunku eksportowym było 627 pasażerów i 2.178 t. towarów na statku pasażerskim, oraz 3.052 na statku frachtowym (IV 1938: 736 pas., 839 t. towarów na statku pasażerskim i 5.029 t. na frachtowym), w kierunku importowym — 302 pas. 20.37 t. towarów na statku pasażerskim i 3.697 t. na statku frachtowym (IV 1938: tylko 268 pas. i 939 t. ładunku na statku pasażerskim.)

Statki Polsko-Skandynawskiego Tow. Transportowego (Polskarob) przewiozły 43.231 t. węgla wobec 33.230,5 t. węgla w kwietniu ub. roku. Wzrost przewozów, procentowo bardzo znaczny, tłumaczy się zwiększeniem od lipca ub. roku floty towarzystwa o największy i najnowocześniejszy parowiec towarzystwa „Robur VIII". Węgla eksportowego było w przewozach 33.336,5 ton; obcego, przewożonego między portami zagranicy — 9.894,5 t., natomiast w kwietniu ub. roku cały przewieziony węgiel był eksportowy.

Węgiel eksportowy tym razem szedł do: Szwecji 21.553,5 t., Belgii 8.110 t., Danii 7.129 t., Holandii 5.828 t., Norwegii 2.610,5 t.

Odbyto podróży z węglem 15 i z węglem eksportowym odwiedzono w 12 podróżach porty: Trelleborg, Malmö, Antwerpię dwukrotnie, Limhamn, Slemmestad, Göteborg, Rotterdam, Amsterdam, Helsingborg — jednokrotnie, oraz z węglem zagranicznym: zawinięto do Malmö, Horsens i Korsör (3 podróże). Cały węgiel eksportowy został załadowany w Gdyni.

Bałtycka Spółka Okrętowa operowała jeszcze w kwietniu tylko pierwszym swym statkiem, z korzystnym jednak wynikiem ilościowym: 6.490 ton towarów, w tym w eksporcie 1.940 t. węgla, w imporcie, w 2 podróżach — 4.550 t. złomu i tomasyny. Drugi statek towarzystwa — „Wigry" (ex „River Dart") został przez Bałtycką Spółkę Okrętową przejęty w Gdańsku, w maju, po odremontowaniu.

ZJAZD DYREKTORÓW SZKÓŁ HANDLOWYCH Z POMORZA.

Dnia 27 maja r. b. odbyła się w sali Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni konferencja Dyrektorów Szkół Handlowych oraz przedstawicieli chrześcijańskich Stowarzyszeń Kupieckich na Pomorzu.

Konferencję zagaił Wizytator p. J. Z. Kozłowski z Kuratorium Okręgu Szkolnego Pomorskiego a uczestników jej powitał, z ramienia samorządu gospodarczego Wicedyrektor Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni p. M. Cieśliński, po czym do stołu prezydialnego powołani zostali pp.: inż. Szopowski, naczelnik wydziału szkół zawodowych w Kuratorium O. S. Pomorskiego, K. Barciszewski, naczelnik Wydziału Przemysłowego Urzędu Wojewódzkiego Pomorskiego, Wicedyrektor Izby Przemysłowo-Handlowej M. Cieśliński, radca Csilig z Komisariatu Rządu i dyrektor Gimnazjum Kupieckiego w Poznaniu Ligocki.

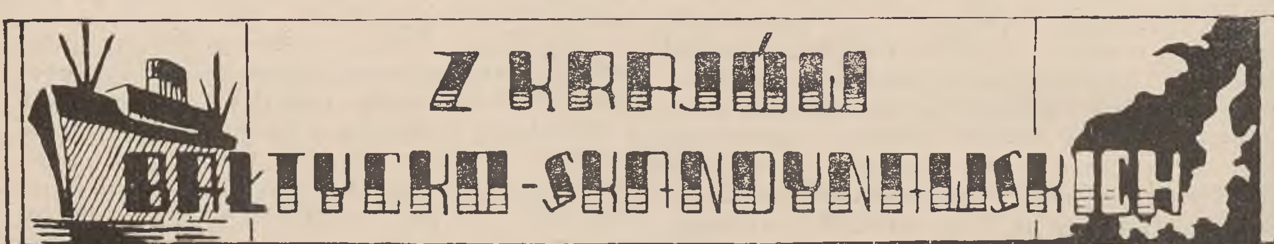
Program obrad, w których wzięli udział dyrektorzy szkół handlowych z Pomorza i częściowo z Wielkopolski, obejmował następujące referaty:

„Współpraca w szkole handlowej z kupiectwem" — Wizytatora J. Z. Kozłowskiego.

„Kształcenie młodzieży w przedsiębiorstwach handlowych" — mgr. J. Witka, dyr. Miejskiego Gimnazjum Kupieckiego w Bydgoszczy.

„Umowa o naukę i praktykę w handlu oraz sprawa wprowadzenia egzaminu dla uczniów handlowych" — mgr. Fr. Michalika, delegata Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu.

Po wymienionych referatach wywiązała się ożywiona dyskusja, w której zabierało głos szereg dyrektorów szkół handlowych, dając wyraz swego zainteresowania i troski o dalszy rozwój szkolnictwa zawodowego, ściśle związanego z życiem gospodarczym.



D A N I A

HANDEL ZAGRANICZNY W DANII W 1938 R.

Bilans handlowy w najdrobniejszych swych przemianach pozwala na poznanie zmian, zachodzących w strukturze gospodarczej danego kraju. Dania, uchodząca właściwie za kraj wybitnie rolniczy, przechodzi powoli ewolucję w kierunku dalszego rozwinięcia przemysłów opartych na przerobie artykułów rolnych, z pewną tendencją do autarchizowania czyli przygotowania

się do warunków wojennych, kiedy będzie siłą rzeczy częściowo odizolowana od krajów zamorskich.

W roku 1938 Dania zmniejszała swe saldo ujemne, cechujące kraj o wysoko rozwiniętej strukturze kapitałowej przez redukcję przywozu z 1,673 mil. kr. na 1, 640 mil. kr., przy równoczesnym zmniejszeniu eksportu z 1,568 mil. kr. na 1,550 mil. kr. Saldo więc ujemne za rok 1938 wynosi zamiast 105 mil. kr. około 90 mil. kr. Zmniejszenie importu odbyło się kosztem osłabienia zakupów surowców stosunkowo dla Danii ważnych, używanych zwykle do przerobu we własnych zakładach i do dalszego reeksportu. I tak zmniejszył się o 29% import nasion oleistych (ze 111 na 75 mil. kr.), przeważnie soji oraz kopry surowców tekstylnych (z 73 na 66 mil. kr.), metali i stali różnorodnych o 10% (ze 158 na 133 mil. kr.) i co ważniejsze węgla (185.999.000 kr. na 154.772 mil. kr.) przy czym spadek ten objął węgiel angielski i niemiecki, gdy węgiel polski wykazał lekki wzrost (z 258.000 na 295.000 t. czemu jednak nie odpowiadała zmiana ceny z 6.3 mil. kr. na 6.7 mil. kr.) Zmniejszenie się przywozu zboża o 33% tłumaczyć należy jedynie dobrymi żniwami wewnątrz kraju.

O tym, że Dania przystąpiła do intensyfikacji swej gospodarki hodowlanej świadczy wzrost przywozu środków spożywczych, głównie makuchów (ze 109 mil. kr. na 119 mil. kr.) nawozów (z 47 mil. kr. na 65 mil. kr.) W związku z dalszymi inwestycjami wzrósł znacznie import drewna i masy papierowej (ze 100 mil. kr. na 110 mil. kr.) maszyn wszelkiego rodzaju, zwłaszcza elektrycznych (z 65 mil. kr. na 75 mil. kr.) i środków transportu, w tym samochodów osobowych (z 6.6 mil. kr. na 13.6 mil. kr.) i ciężarowych (z 34 mil. kr. na 42 mil. kr.) Osobną pozycję stanowi wzrastający przywóz statków (z 8.3 mil. kr. na 10.7 mil. kr.) Na podkreślenie za to zasługują pozycje dowodzące, że dobrobyt Danii jeszcze wzrasta. Wzrósł oto poważnie przywóz owoców południowych przeważnie pomarańcz (z 10.046 t. wartości 4,3 mil. kr.) bananów (5.956 t. =2.8 mil. kr.) i owoców suszonych razem z 16 mil. kr. na 29.2 mil. kr. Rozwój przywozu metali szlachetnych, używanych do przerobu i w postaci ozdób z 5.8 na 9.1 mil. kr. jest też tego powodem.

Eksport duński napotykał na dość znaczne trudności w związku z ogólną sytuacją międzynarodową. Zmniejszył się nawet jego wolumen, który tylko dzięki uzyskaniu lepszych cen za artykuły spożywcze na rynkach zagranicznych utrzymał swą wartość prawie na dotychczasowym poziomie.

N. p. za 72.679 t. jaj otrzymano w roku 1937 118 mil. kr., gdy w roku 1938 za taką samą ilość 72.553 t. uzyskano 130 mil. kr. Tak samo waga bekonów spadła o 4.000 t. do 174 tys. ton = 326 mil. kr. gdy ceny za nie podskoczyły o 4 miliony kr. W każdym jednak razie spadek ilości wywożonej może przy pierwszej obniżce cen sprowadzić znaczne zachwianie bilansu handlowego.

Główna pozycja eksportowa: artykuły spożywcze, przysporzyła Danii dewiz na sumę 959 mil. kr., gdy w roku ubiegłym 923 mil. kr. Skutkiem ograniczenia importu zmniejszył się i eksport zbóż (o 35% do 21 mil. kr.) olei i tłuszczów roślinnych i zwierzęcych (z 87 na 56 mil. kr.), skór. Ożywił się natomiast eksport wyrobów gotowych, zwłaszcza przemysłu metalowego, maszyn (z 56 na 70 mil. kr.) oraz środków transportu, głównie statków z 55 na 74 mil. kr. Mniej pomyślnie rozwijał się także i wywóz samochodów z montowni krajowych (spadek z 31 na 29 mil. kr.) Inne pozycje utrzymały się na prawie niezmienionym poziomie. Tylko wzrósł wywóz kryolitu, potrzebnego do wyrobu aluminium (z 16 na 19 mil. kr.)

Niezmiernie ciekawie przedstawia się udział poszczególnych państw w obrotach duńskiego handlu zagranicznego.

Głównym kontrahentem była nadal Anglia, której siła kupna zwiększyła się z 824 na 860 mil. kr., przy równoczesnym zmniejszeniu zakupów duńskich z 637 na 566. Anglia wraz z dominiami dostarczyła prawie 75% nasion oleistych (50), do 66% surowców i gotowych wyrobów tekstylnych (99) i węgla 75% (181). Dużo również sprowadzono z niej stali i żelaza (27) samochodów (20) i statków (8). Pozycja jednak nasion oleistych i maszyn wraz ze stalą oraz tekstyliów wykazuje znaczny spadek w porównaniu z rokiem 1937 (z 637 na 566 mil. kr.) Tak samo i udział Niemiec nieco się zmniejszył, choć pozostał na poziomie 401 mil. kr. Dostarczyły one głównie artykułów chemicznych (20) nawozów (24) tekstyliów (32) przy zmniejszeniu się pozycji metali (ze 107 na 93) o wzroście pozycji maszyn i środków transportu (z 57 na 64). Na podkreślenie zasługuje wzrost wzajemnych stosunków handlowych z krajami skandynawskimi, przy czym w handlu z Norwegią wzrósł przywóz nawozów, a ze Szwecji import drewna i rud wraz z maszynami. gotowymi. Na podkreślenie zasługuje wzrost stosunków handlowych z Rosją (z 12 na 22), dostarczającą gros pasz (13) i nieco zboża (5). Jeszcze bardziej wzrósł import z USA (z 87 na 131), przy czym głównym artykułem było zboże (z 28 na 47) owoce (9) samochody (29) oleje pędne i smary (6).

Eksport Danii również stał pod przewagą Anglii, z którą Dania miała saldo dodatnie o sumie plus 294. Była ona główną odbiorczynią przetworów mięsnych (369), hodowlanych (394) i, co ważniejsze, statków (20) oraz maszyn nieelektrycznych (13). Niemcy, z którymi Dania ma saldo ujemne (— 94) kupowały przede wszystkim artykuły spożywcze (221) i tłuszcze (47). Resztę do sumy 304 mil. kr. stanowią różne drobne pozycje o charakterze przeważnie surowcowym. Kraje skandynawskie, zwłaszcza Norwegia, zmniejszyły znacznie swe obroty z Danią, głównie dzięki mniejszym zakupom statków (z 29 na 8) i samochodów. Saldo ujemne ze Stanami Zjednoczonymi, wynoszące w r. 1937 — 58 mil. kr. wskutek zmniejszenia się zakupów w Danii, zwię-

kszyło się do 115 mil. kr. co jest objawem nadzwyczaj ujemnym.

Stosunki z Polską kształtowały się korzystnie dla Polski, która uzyskała saldo dodatnie w wysokości 7 mil. kr. Import Danii z Polski utrzymał się na dawnym poziomie (16,7 mil. kr.) przy lekkim zwiększeniu się pozycji węgla (6.6) i drewna (2.8). Spadł natomiast eksport duńskiej stali i żelaza o 55%, artykułów spożywczych, makuchów i nasion oleistych, przy czym środki transportu utrzymały się na dawnym poziomie: (2,2). Życzyć by sobie należało wzmocnienia tych słabych jeszcze stosunków handlowych w zrozumieniu wzajemnej korzyści z tej wymiany płynących.

Streszczając cyfrowe omówienie bilansu handlowego Danii za rok 1938 stwierdzić musimy, że nie zamyka on jeszcze okresu pomyślnych wyników tego kraju na polu wymiany międzynarodowej z powodu niezmniejszenia się prężności eksportowej, zwłaszcza jeżeli chodzi o kraje zamorskie, których udział w handlu duńskim przedstawia się następująco:

	Import		Eksport		Obroty		%	
	1938	1937	1938	1937	1938	1937	1938	1937
Ameryka Półn.	136 9	97.9	21·5	35 6	158.4	133.5	5	4
Ameryka Poł	41 2	70 1	26.6	25.0	67.8	95 1	2	3
Afryka . . .	12 5	13 0	8.5	16 5	21.0	29 5	0.7	0.9
Azja	40.7	23.8	23 6	15.6	64.3	49.4	2	1.5
Australia . .	5.5	8.2	9.4	7.2	14.9	15 4	0 5	0.5
Europa . . .	1404.0	1460.7	.460.9	1468 6	2864 9	2929 3	89 8	90 1

Na podkreślenie zasługuje zwiększenie zakupów i ekspansji z Azją i Australią, w czym dużą rolę odegrały własne linie duńskie z tymi częściami świata.

ŁOTWA

KAPITAŁY ZAGRANICZNE W GOSPODARCE ŁOTWY.

Udział kapitału zagranicznego w przemyśle łotewskim wykazuje od 1933 r. poczynając stały, a w ostatnich latach bardzo poważny spadek. Udział kapitału zagranicznego w kapitale zakładowym łotewskich spółek akcyjnych wyniósł na dzień 1 I:

1933 r. — 51,3%
1934 r. — 50,4%
1935 r. — 49,5%
1936 r. — 40,6%
1937 r. — 35,8%
1938 r. — 28,7%

W r. 1937 zmniejszył się udział kapitału zagr. w kapitale zakł. łotewskich spółek akcyjnych o 2,47 mil. Ls. czyli o 4,3%.

Największy był udział kapitału zagr. w przemyśle, mianowicie 39,0% ogólnego kapitału zakł., wobec 41,8% w r. 1936. Jeśli chodzi o cyfry absolutne, to udział kapitału zagranicznego spadł w r. 1937 o 2,0 mil. Ls., wynosząc 45,8 mil. Ls.

Udział kapitału zagr. w handlu spadł o 0.7 mil. Ls., wynosząc z początkiem 1938 r. 10.7 mil. Ls., co stanowi 29,3% ogólnego kapitału zakładowego.

Udział kapitału zagranicznego w bankowości pozostał na dotychczasowym poziomie wynosząc z początkiem 1938 r. 4,8 mil. Ls. czyli 8% ogólnego kapitału zakładowego.

Udział kapitału zagranicznego w poszczególnych działach gospodarki łotewskiej ilustruje poniższe zestawienie.

	Ilość sp. akc.		Kap. zakł. w 1 000 Ls.		W tym k. zagr.	
	1938	1937	1938	1937	1938	1937
Przemysł ceramiczny . .	13	12	7 037	6 135	2 108	1.795
Przemysł metalurgiczny .	14	15	11.580	8.480	377	441
Przemysł chemiczny . .	30	30	17.933	19.233	12.308	13.688
Przemysł skórzany . .	5	5	2.390	2.390	1,088	1.050
Przemysł włókienniczy .	28	30	25 815	27.365	13.894	13.295
Przemysł drzewny . .	26	27	7.595	8 645	4.588	5.034
Przemysł papierniczy .	5	5	14 080	14.080	8.113	8 088
Przemysł poligraficzny .	11	11	3.475	3.325	304	333
Przemysł spożywczy . .	43	46	20 155	18.139	2.130	3.019
Przemysł odzieżowy . .	22	22	4 750	4 350	758	949
Przedsiębiorstwa budowl.	2	2	1.500	1 400	168	168
Gaz i elektryczność . .	3	3	1.125	924	—	—
Handel	91	95	26 355	14.916	5 649	5.658
Spedycja	12	12	1.625	1.625	603	582
Sztuka i sport . . .	7	7	1 110	1.110	445	631
Eksploatacja nieruchom.	8	9	4.337	4.437	3.636	3.617
Komunikacja	10	13	3.150	5.134	394	974
Ubezpieczenie . . .	9	9	4 019	3.960	1 464	1.440
Banki	7	7	55.907	33.500	3.360	3.365
Razem . . .	346	360	213.938	179.148	61 387	64.127

Jak widzimy przemysł chemiczny wykazuje największy spadek udziału kapitału zagranicznego, a mianowicie 1,38 mil. Ls.

Z początkiem 1938 r. kapitał zagraniczny był reprezentowany w 148 spółkach akcyjnych, zaś 1937 r. w 163. Należy podkreślić, że nowozakładane spółki akcyjne opierają się wyłącznie na kapitale krajowym.

Kapitał zagraniczny wg pochodzenia. Kapitał angielski, stanowiący 27,1% kapitału zagranicznego wzrósł w r. 1937 o 0,94 mil. Ls.

Kapitał angielski jest reprezentowany głównie w przemyśle włókienniczym (7,45 mil. Ls. wobec 6,38 mil. Ls. w 1936 r.), papierniczym — 2,54 mil. Ls., w bekoniarstwie — 1,86 mil. Ls., w przemyśle drzewnym 1,74 mil. Ls., w handlu 1,15 mil. oraz w przemyśle ceramicznym 1,0 (0,7) mil. Ls.

Kapitał niemiecki zmniejszył się w r. 1937 o 1,7 mil. Ls. (12,2%), wynosząc 12,19 mil. Ls., co stanowiło z początkiem 1938 r. 19,9% kapitału zagranicznego reprezentowanego na Łotwie. Udział kapitału niemieckiego wyniósł: w przemyśle włókienniczym 2,89 mil. Ls., chemicznym — 2,52 mil. Ls., bankowości — 1,49 mil. Ls., oraz w handlu 1,47 mil. Ls.

Na trzecim dopiero miejscu z kwotą 11,13 mil. Ls. znajduje się kapitał szwedzki, którego

udział w ogólnym kapitale zagranicznym wyniósł 18,1%. Kapitał szwedzki reprezentowany jest w przemyśle chemicznym (zapałczanym) kwotą 4,64 mil. Ls. (1936 r. — 3.65 mil.), przemyśle drzewnym — 2,05 (2,29) mil. Ls., w eksploatacji nieruchomości — 3,04 mil. Ls. oraz w handlu — 0,74 mil. Ls.

Ponadto kapitał zagraniczny jest ulokowany na rynku łotewskim w formie różnorodnych kredytów (towarowych, wekslowych). Na dz. 1 I 1938 r. spółki akcyjne Łotwy były zadłużone na kwotę 202,4 mil. Ls., w tym za granicą na kwotę 70,6 mil. Ls. (1937 — 70,4), co stanowi 34,9% ogólnego zadłużenia.

Poniższe zestawienie ilustruje charakter kredytu zagranicznego łotewskich spółek akcyjnych.

	1 I 1938	1 I 1937
	w 1000 Ls.	
Kredyt towarowy	35.269	35.249
Zobowiązania wekslowe	22.798	23.435
Kredyt pod zastaw	9.548	8.680
Kredyt hipoteczny	1.133	1.130
Inne zobowiązania	1.805	1.902
Razem	70.553	70.396

Zadłużenie na rzecz Anglii wzrosło w 1937 o 3,0 mil. Ls., czyli o 16,4%. Zadłużenie poszczególnych gałęzi gospodarki łotewskiej na rzecz Anglii przedstawia się następująco:

Handel	7,0 mil. Ls.
Przemysł włókienniczy	3,3 mil. Ls.
Przemysł drzewny	2,7 mil. Ls.
Komunikacja	2,1 mil. Ls.
Bankowość	1,8 mil. Ls.

Wówczas gdy zadłużenie na rzecz Anglii wzrosło, stan zadłużenia na rzecz Niemiec wykazuje spadek, mianowicie o 3,57 mil. Ls., czyli o 22,5%. Najbardziej były tu zadłużone:

Handel	5,35 mil.Ls.
Przemysł włókienniczy	2,58 mil. Ls.
Przemysł skórzany	1,00 mil. Ls.

Jak z wymienionych wyżej zestawień udziału kapitału zagranicznego w poszczególnych dziedzinach życia gospodarczego Łotwy wynika, największy udział posiada Anglia, zdradzająca tendencje zwiększenia go, podczas gdy Rzesza Niemiecka wykazuje już wyraźny spadek swego udziału.

Rywalizacja obydwu tych państw na rynku kapitałowym Łotwy, obok udziału w jej zagranicznej wymianie towarowej jest zupełnie wyraźna. W przeciwstawieniu do nich jako partner neutralny, występuje natomiast Szwecja.

HANDEL KRAJÓW BAŁTYCKICH Z ROSJĄ SOWIECKĄ.

Według oficjalnych statystyk, handel krajów bałtyckich z Sowietami w r. 1938 i 1937 przedstawiał się następująco (w mil. rubli):

Estonia	7,4	6,1	8,9	6,2
Łotwa	8,6	7,8	8,9	6,8
Litwa	13,3	11,9	13,7	9,7

Jak z powyższej tabeli wynika, przywóz w 1938 r. zmniejszył się znacznie. Kraje bałtyckie sprowadzają z Rosji głównie ropę naftową, nawozy sztuczne, drzewo, węgiel kamienny, maszyny rolnicze itd., a wywożą nierogaciznę, skóry surowe i wyprawione, produkty mleczarskie, papier itd. Udział Sowietów w handlu zagranicznym państw bałtyckich wynosi 4—5%.

Tranzyt rosyjski przez kraje bałtyckie w 1938 r. obejmował 87.000 ton wobec 198.000 ton w 1937 r.



PRZYBYCIE M/S „SOBIESKI" DO GDYNI.

Dnia 30 maja br. przybył po raz pierwszy do portu gdyńskiego nowy polski motorowiec „Sobieski".

Na spotkanie motorowca przybyli: Wiceminister Przemysłu i Handlu p. M. Sokołowski wraz z małżonką, chrzestną matką tego statku, Dyrektor Departamentu Morskiego p. L. Możdżeński, Dyrektor Urzędu Morskiego inż. St. Łęgowski, Kapitan Portu G. Kański, przedstawiciele Dyrekcji G. A. L., prasy oraz licznie zebrana publiczność. Bezpośrednio po przybyciu m/s „Sobieski" do nabrzeża, Wiceminister Przemysłu i Handlu wraz z towarzyszącymi mu osobami zwiedził dokładnie cały statek.

Jak wiadomo mot. „Sobieski" zbudowany został w angielskiej stoczni „Swan Hunter and Wigham Richardson Ltd." w Newcastle on Tyne, posiada on długość 156,5 m, szerokość 20,5 m, nośność ogólną 7.200 ton, tonaż rej. brutto 11.500 ton. Motorowiec „Sobieski" przewidziany jest dla linii południowo-amerykańskiej. Pomieszczenia pasażerskie na statku tym obliczone są dla 44 pasażerów I klasy, 250 — III klasy kabinowej i 870 emigrantów.

BAŁTYCKA SPÓŁKA OKRĘTOWA NABYŁA 3-CI STATEK.

Towarzystwo żeglugowe Bałtycka Spółka Okrętowa w Gdyni nabyła w tych dniach w Grecji używany parowiec, który dotychczas

pływał pod banderą grecką pn. s/s „Aghios Spyridon". Wymieniony statek posiada pojemność 2.700 ton DW czyli jest mniejwięcej tej samej wielkości co poprzednio zakupione statki s/s „Narocz" i s/s „Wigry". Podobnie jak wymienione ostatnio parowce, i nowonabyta jednostka przeznaczona zostanie do przewozu towarów masowych w żegludze trampowej.

Po zmianie bandery i nazwy, nowa 3-cia z kolei jednostka Bałtyckiej Spółki Okrętowej zostanie zarejestrowana w Gdańsku.

ESTOŃSKA FLOTA HANDLOWA W ŚWIETLE CYFR.

Według oficjalnych danych estońska flota handlowa morska liczyła 1 lutego 1939 r. — 320 statków morskich o łącznej pojemności 178,9 tys. trb., w tym 125 parowców (156 tys. trb.), 15 motorowców, 39 żaglowców zmotoryzowanych, 102 żaglowców zwykłych i 39 promów. Flota śródlądowa liczyła 64 statki (3243 trb.), w tym 12 parowców i 52 promów. Poza tym w skład taboru floty handlowej wchodzi 23 statków (3412 trb.), holowniczych i ratowniczych. Do państwa należało 31 statków (4190 trb.), w tym 4 pilotowych, 3 latarnie morskie, 5 pływających dźwigów i 3 holowniki, 2 lodołamacze po 2417 trb i 593 tys. trb., oraz 3 lodołamacze portowe. Największy statek estońskiej floty handlowej „Eestirand" liczy 4688 trb, a największy żeglowiec „Mihkel" — 1639 trb.

OBROTY PORTÓW DUŃSKICH W 1938 R.

W ciągu roku 1938 ruch statków w portach Danii wynosił 20.800 jednostek o 17.689 tys. trn. W porównaniu z rokiem 1937 cyfry te oznaczają wzrost o 1,5%, natomiast obrót towarów (import — 13.252 tys. ton i eksport — 4.574 tys. ton) zmniejszył się w tym samym czasie o 7%.

DUŃSKI WSKAŹNIK FRACHTÓW MORSKICH.

Duński wskaźnik frachtów morskich przy podstawie 1935 r. = 100 wynosił w marcu rb. 123, a w kwietniu — 122. Stawki frachtowe, brane pod uwagę przy obliczaniu wskaźnika wykazują w kwietniu zwyżkę w stosunku do marca dla przewozów węgla, natomiast stawki dla przewozu drzewa z Szwecji i Finlandii z otwarciem nawigacji w kwietniu są znacznie niższe od stawek przy końcu poprzedniego sezonu. Pomimo spadku wskaźnika w kwietniu ilość tonażu uwiązanego zmniejszyła się z 41 statków i 46 tys. trb. przy końcu marca do 26 statków i 24 tys. trb. przy końcu kwietnia br.

SZWEDZKI WSKAŹNIK FRACHTÓW MORSKICH.

Szwedzki wskaźnik frachtów morskich sporządzony przez Svenska Handelsbanken przy podstawie r. 1913 = 100, dla kwietnia rb. wykazał zwyżkę o 3 punkty i wynosił 114, czyli wrócił do stanu z lutego rb. Frachty węglowe wykazują zwyżkę o 19 punktów a drzewne o 2 punkty. Zniżka frachtów zbożowych o 19 punktów jest konsekwencją obniżki stawek minimalnych na kluczowym szlaku La Platy, która miała miejsce w drugiej połowie marca.

	Wskaźnik ogólny	Wskaźnik węglowy	zbożowy	drzewny
1939 Styczeń	117	94	144	114
1939 Luty	114	89	142	110
1939 Marzec	111	90	128	112
1939 Kwiecień	114	109	119	114

HOLENDERSKI WSKAŹNIK FRACHTÓW MORSKICH.

Roczny wskaźnik frachtów morskich dla ruchu portów holenderskich (przy podstawie: przeciętna roczna z lat 1924 do 1926 = 1000), wynosił dla 1938 r. 669 wobec 989 dla 1937 r. W pierwszej połowie roku miesięczne wskaźniki stale wykazywały spadek frachtów (za wyjątkiem majowego), tak że w lipcu wskaźnik był o 40% niższy od wskaźnika z października 1937 roku, kiedy osiągnięty był najwyższy poziom frachtów. W drugiej połowie 1938 r. następuje poprawa z 603 w lipcu do 669 w listopadzie. Ta poprawa frachtów nie dała spodziewanych korzyści, gdyż jednocześnie następował spadek funta szterlinga. W grudniu zanotowano spadek do 648. który się pogłębił w styczniu i lutym do 626 i 627. Już w lutym nastąpił większy popyt na tonaż.

REKORD BUDOWNICTWA OKRĘTOWEGO HOLANDII W 1938 R.

W ogólnej produkcji Holandii, wykazującej w 1938 r. znaczny rozwój, przemysł okrętowy i związany z nim przemysł poddostawczy odgrywa nie małą rolę. W światowym budownictwie okrętowym Holandia zdołała zająć czwarte miejsce. W 1938 r. holenderskie stocznie spuściły na wodę statków o pojemności 239.845 ton czyli o 56.336 ton więcej, niż w 1937 r. Liczba ta jest rekordowa w historii holenderskiego budownictwa okrętowego. Największym statkiem spuszczonym na wodę w 1938 r. był motorowiec „Oranje" o pojemności 19.850 ton. Wzmożone budownictwo okrętowe wpłynęło na silniejsze zatrudnienie w fabrykach maszyn, w walcowniach rur i stalowniach.

Stan floty handlowej Holandii przy końcu 1938 r. wynosił 1.172 statki i 2.667.670 trb wobec 1.024 statków i 2536.010 trb roku poprzedniego.

Ruch statków w Rotterdamie, największym porcie kontynentu Europy wynosił 15.360 statków, a przeładunek towarów 24,7 mil. ton. Do portu w Amsterdamie zawinęło 3.464 statków o pojemności 22 mil. m³.

Eksport statków wykazał w 1938 r. znaczną zwyżkę zarówno tonażu, jak i wartości, i wynosił 127.349 ton d.w. czyli o 37 tys. ton d.w. więcej, niż w 1937 r. Wobec wyższych cen na statki w 1938 r. uzyskano 27,5 mil. fl. czyli o 17 mil. fl. więcej, niż w 1937 r.

NOWE STATKI NA LINII PORTY BAŁTYKU —AMERYKA PÓŁN.

Amerykańskie towarzystwo żeglugowe „American Scantic Line", które utrzymuje regularną komunikację towarowo - pasażerską między Ameryką Północną a portami Bałtyku i od szeregu lat zapewnia stałe połączenie Gdyni ze Stanami Zjednoczonymi, zamierza jeszcze w tym roku uruchomić 6 nowych statków motorowych, po stopniowym wycofaniu starszych jednostek, używanych na tej linii.

Nowe statki motorowe będą posiadały ca 9.000 DWt pojemności, urządzenia chłodnicze wielkości ca 40,000 stóp kubicznych, pomieszczenia dla 12 pasażerów, oraz będą rozwijały szybkość 17 węzłów. Pierwszy z nowozainstalowanych na tej linii statków m/s „Donald Mc Kay" uda się w rejs z Nowego Yorku do portów bałtyckich dnia 16 czerwca br. Następne statki uruchomione zostaną w dalszych odstępach czasu.

Statki tow. „American Scantic Line" utrzymują komunikację między Ameryką Północną a Göteborgiem, Kopenhagą, Gdynią Stockholmem, Helsingforsem, Kotką, Leningradem i w miarę potrzeby z innymi portami bałtyckimi.

ANGIELSKA POLITYKA ŻEGLUGOWA A INTERESY NORWEGII.

Angielska polityka żeglugowa odbiła się głośnym echem w Norweskiej Izbie Handlowej w Londynie. Prezydent Dr Rustad wygłosił przemówienie, w którym oświadczył, że pomoc rządu angielskiego dla żeglugi pociągnie za sobą szereg następstw natury ekonomicznej, a pośrednio wpłynie na obniżenie stawek frachtowych. Pod tym względem zagraża nowa polityka angielska żegludze norweskiej, której wprawdzie nie zdoła doprowadzić do upadku, lecz może spowodować tak znaczną obniżkę zarobków, że zmaleje siła kupna Norwegii. Dla Norwegii żegluga zaś jest sprawą istotną, gdyż dla większej części ludności jest ona środkiem utrzymania.

Norwegowie jednakże znają trudności, w jakich pracowała żegluga angielska i zdają sobie sprawę, jak wielkie znaczenie ma utrzymanie na należytym poziomie marynarki handlowej, są więc gotowi do ofiarowania swej współpracy i usług, tak długo dopóki Anglia nie zagrozi dalszemu rozwojowi najważniejszego przemysłu norweskiego. Jak z tego widać poczynania rządu angielskiego na terenie żeglugi nie są obojętne sferom gospodarczym Norwegii, broniącym mimo lojalności swoich interesów na morzu.

PROBLEM FLOTY HANDLOWEJ W CZASIE WOJNY.

Sprawa strat tonażu handlowego w czasie wojny światowej była dotąd mało znana i nie doceniana z powodu braku szczegółowych danych. W ostatnim czasie ze względu na aktualność tematu problem ten poddano głębszej analizie. Wyrazem zainteresowania się tą kwestią jest artykuł prof. E. Wagemana, dyrektora Niemieckiego Instytutu Badania Koniunktur, omawiający w ostatnim Biuletynie Instytutu straty tonażu oraz jego sytuację w czasie wojny światowej. Porównanie światowego tonażu 1919 r. z rokiem 1914 wykazuje, że już w osiem miesięcy po zawieszeniu broni wynosił on 47,9 mil. trb, wzrósł zatem w ciągu tych 5 lat o 5,5%. Wzrost ten tłumaczy się tym, że Anglia i Stany Zjedn. rozpoczęły realizację swojego programu odbudowy floty w tym czasie, gdy jeszcze prowadzono wojnę podwodną.

W czasie pokoju przyczyną normalnych strat tonażu jest oddawanie statków na złom lub wypadki na morzu; w czasie wojny dołączyły się jeszcze przyczyny działań wojennych. W latach 1914—1918 zaprzestano całkowicie cięcia złomu, natomiast straty na morzu się podwoiły, dochodząc do 3,2 mil. trb. w 1918 r.

Bilans strat i zysków tonażu wykazuje (w tysiącach trb.) w roku 1914 — 709 strat, a 1.013 nowego tonażu, w 1915 r. — 1.723 i 1.202, w 1916 r. — 2.797 i 1.688, w 1917 r. — 6.623 i 2. 938, w 1918 r. do października — 3.199 i 4. 008. W całości straty wyrażają się liczbą 15.051 tys. trb., a tonaż nowozbudowany—10.849 przy czym nie budowały w tym czasie Niemcy i Austro-Węgry.

Niezależnie od zniszczenia wskutek bezpośredniej walki na morzu, straty powodowało używanie nieodpowiednich jednostek, łatwo ulegających awariom, na co wpływał brak należytej kontroli władz portowych. 4% ogólnych strat wynikło z walki na powierzchni morza, 9% strat spowodowały miny i 87% — bezpośrednie ataki łodzi podwodnych.

Zastosowany z czasem system konwojowania statków przyczynił się do wzrostu zatrudnienia załóg i oficerów. Dużą ilość wykwalifikowanych pracowników stoczni wezwano pod broń, stocznie oddano do dyspozycji władz wojskowych, toteż w budowie tonażu handlowego nastąpił zastój. W latach 1915—1916 spuszczono na wodę zaledwie 1/3 liczby jednostek wodowanych w 1913 r.

W 1916 r. Anglia, wobec krytycznej sytuacji zmuszona do uruchomienia stoczni handlowych, napotkała na olbrzymie trudności przy zdobywaniu materiału stalowego oraz fachowych sił roboczych, choćby tylko dla naprawy statków uszkodzonych. Mimo wielkich wysiłków produkcja angielska w tej dziedzinie nie przekroczyła 2/3 poziomu z 1913 r. W podobnych warunkach znalazły się i inne państwa: Stany Zjedn. Japonia i Holandia. Dopiero w końcu 1918 r., gdy Stany Zjedn. zrealizowały swój potężny program żeglugowy, produkcja ogólna przekroczyła cyfry z 1913 roku. Dzięki konstrukcji jednostek standartowych budownictwo okrętowe Anglii i Ameryki Półn. postępowało w szybszym tempie.

Największy sukces ilościowo osiągnęły Stany Zjedn., jakkolwiek statki pod względem jakości pozostawiały dużo do życzenia.

Niżej podana tabela wykazuje produkcję tonażu w latach 1913—1919 w tys. trb:

	Anglia	U. S. A.	Japonia	Inne państwa	Prod. świat.
1913	1 932	228	65	1 108	3 333
1914	1 684	163	86	920	2 853
1915	651	157	49	345+)	1 202
1916	608	385	146	549+)	1 688
1917	1 163	821	350	604+)	2 938
1918	1 348	2 602	490	1 007+)	5 447
1919	1 620	3 580	612	1 334y)	7 146

+) bez Niemiec, Belgii i Austro-Węgier;
y) bez Niemiec.

Pośrednie przyczyny zmniejszenia się tonażu użytkowego — to uwiązanie statków i ograniczenie ich wydajności. Unieruchomienie to przewyższa znacznie straty, spowodowane zniszczeniem statków, trudno jednak ująć w cyfry zmniejszenie użytkowania istniejącego tonażu, spowodowane zmianą dróg handlowych i przedłużonym czasem rejsów. Przyjmując rok 1914 za 100, tonaż biorący udział w przewozach handlowych wynosił: w r. 1914 — 76, 1915 — 69, 1916 — 68, 1917 — 61, 1918 do końca października — 62.

Wielkim utrudnieniem dla transportu towarowego były pola minowe w pobliżu portów, które trzeba było omijać; przez zmianę zaś trasy opóźniały się statki, powodując przepełnienie w magazynach portowych, wskutek czego i wyładowanie odbywało się ze znacznym opóźnieniem.

Anglia, która od czasu wojny pokrywała większą część swojego zapotrzebowania importem z Europy, zmuszona była do zmiany statków o mniejszej pojemności na większe, przystosowane do podróży oceanicznych. Import z Europy spadł między 1913 a 1918 r. z 45% do 19%, z Ameryki natomiast wzrósł w tym czasie z 33% do 60%. W ten sposób obroty towarowe skoncentrowały się na północnym Atlantyku ze szkodą dla innych szlaków. Stany Zjedn. przez zastosowanie systemu konwojowania umożliwiały ciągłość dostaw produktów rolniczych i przemysłowych dla Europy, nie wymagając natychmiastowej zapłaty.

Jak widać z powyższego, analityczne te uwagi nie są pozbawione wartości szczególnie w dobie obecnej, mimo zmienionych warunków tak politycznych, jak i ekonomicznych.

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

MOŻLIWOŚCI ZBYTU MOTOCYKLI W FINLANDII.

Finlandia nie posiada własnego przemysłu motocykli. Import motocykli kształtował się w latach ubiegłych następująco: (1 zł = Fmk. 9,20).

1938	1.044	szt.	7.813.148	Fmk.
1937	681	szt.	5.955.831	Fmk.
1936	521	szt.	3.533.834	Fmk.
1935	294	szt.	2.602.027	Fmk.
1934	181	szt.	1.720.643	Fmk.
1933	91	szt.	845.777	Fmk.
1932	78	szt.	680.310	Fmk.
1931	424	szt.	3.606.942	Fmk.
1930	610	szt.	5.005.755	Fmk.
1929	966	szt.	7.625.712	Fmk.
1928	843	szt.	6.344.759	Fmk.

W latach 1937 i 1938 import pochodził z następujących krajów:

1937 r.

Niemcy	252	szt.	wartości	2.216.619	Fmk.
Anglia	390	szt.	wartości	3.398.465	Fmk.
St. Zj. A. P.	17	szt.	wartości	239.282	Fmk.

1938 r.

Niemcy	646	szt.	wartości	4.966.879	Fmk.
Belgia	22	szt.	wartości	101.565	Fmk.
Anglia	337	szt.	wartości	2.384.746	Fmk.
Szwecja	35	szt.	wartości	173.567	Fmk.
St. Zj. A. P.	21	szt.	wartości	271.535	Fmk.
Francja	2	szt.	wartości	5.421	Fmk.
Estonia	1	szt.	wartości	5.000	Fmk.
Dania	1	szt.	wartości	2.000	Fmk.
Belgia	1	szt.	wartości	4.000	Fmk.

Cło importowe wynosi według pozycji 75 — 015 stałej fińskiej taryfy celnej ex r. 1939 — 14% ad valorem. Najmniejsza stawka Fmk. 700.— za szt. Ceł preferencyjnych nie ma. Należy zaznaczyć, że żadne ograniczenia przywozowe ani walutowe nie istnieją. Płatność następuje zazwyczaj w 60 do 90 dni po odbiorze towaru, gotówką za dokumentami, w żadnym zaś wypadku na podstawie „nieodwołalnej akredytywy".

Oferty składać należy c i f port odbiorczy.

Małolitrażowe motocykle nie są poszukiwane, przeciwnie zauważyć można większy popyt na motocykle o dużym litrażu.

Możliwości dostaw z Polski istnieją w dziedzinie motocykli pod warunkiem należytego opracowania rynku. Eksporter musi wykazać należytą sprężystość, ustępliwość w stosunku do klienteli, oraz przeprowadzić odpowiednią akcję reklamową (na własny koszt) oraz propagandową.

Głównym odbiorcą motocykli jest wieś fińska, gdzie płynność gotówki jest jeszcze dość duża. Podkreślić należy, że poszukiwany jest towar wysokogatunkowy, a nie towar tani.

IMPORT FASOLI W MAROKO A ZBYT Z POLSKI.

Rozmiary importu fasoli do Maroka franc. za okres roku 1933 do 1938 obrazuje poniższe zestawienie:

			w tym z Polski	
Rok	ilość w kg	wart. we fr. fr.	ilość w kg	wart. we fr. fr.
1933	1.977.378	1.996.536	19.978	17.749

1934	1.834.087	1.856.150	3.530	6.198
1935	1.672.326	1.797.819	153.325	172.259
1936	2.218.220	2.415.334	622.817	567.622
1937	1.987.442	3.649.430	99.659	168.678
1938	1.221.161	3.251.361	163.313	428.351

Wahania w cyfrach ogólnego importu fasoli do Maroka franc. uzależnione są od urodzajów fasoli na miejscu, przy czym należy podkreślić, że uprawa roślin strączkowych w Maroku stale się zwiększa. W wyniku tego import grochu na rynek marokański znacznie się zmniejszył. Poza tym na rozmiary importu wpływa poziom cen. Ponieważ 85% importowanej fasoli jest konsumowane przez tubylców o bardzo niskim poziomie życiowym, zwyżka cen na fasolę powoduje natychmiastowe obniżenie konsumcji, gdyż tubylcy zastępują ten artykuł warzywami miejscowymi.

Jak wynika z przytoczonego zestawienia, import fasoli z Polski do Maroka franc. wykazywał stały wzrost do r. 1936. W r. 1937 import ten w porównaniu z rokiem poprzednim zmniejszył się o 533 t., co należy przypisać kolejnym dewaluacjom waluty francuskiej. Rok 1938 może być uważany za przełomowy, gdyż w roku tym import fasoli z Polski zwiększył się o 64 t. w porównaniu z rokiem poprzednim, i to pomimo obniżania się waluty francuskiej. Należy przypuszczać, że osiągnięta ostatnio stabilizacja tej waluty ułatwi opanowanie rynku przez eksporterów polskich fasoli.

Import fasoli do Maroka franc. w omawianym okresie wykazuje znaczne wahania w kierunkach dostaw z poszczególnych krajów importujących. Wynika to z następujących przykładów:

W r. 1937 pierwsze miejsce zajmowała Jugosławia, piąte zaś Węgry. W r. 1938 Węgry figurują na pierwszym miejscu, Jugosławia zaś na piątym. Najmniejsze wahania wykazuje import fasoli z Belgii, która mniej więcej stale utrzymuje drugie miejsce wśród dostawców fasoli do Maroka franc. Według opinii odbiorców marokańskich fakt ten tłumaczy się tym, że Belgia posiada doskonałą organizację zakupu roślin strączkowych, a główny port Belgii — Antwerpia jest poniekąd jednym z najpoważniejszych ośrodków rozdzielczych tego artykułu w Europie.

Jak wiadomo, drugim poważnym ośrodkiem rozdzielczym roślin strączkowych jest w Europie Marsylia. Rola Marsylii jednak, wskutek wprowadzenia przez Francję ograniczeń kontyngentowych, znacznie zmalała, tak że ostatnio import fasoli z Francji do Maroka zmniejszył się. W r. 1934 Francja zajmuje 1 miejsce wśród krajów dostawczych fasoli, w r. 1935 Francja przesuwa się na 6 miejsce, w okresie 1937 - 1938 Francja zajmuje trzecie miejsce.

Nie licząc Belgii i Francji, żaden z krajów konkurencyjnych nie zdołał opanować rynku marokańskiego w sposób stały. Wahania cyfr importu fasoli do Maroka franc. z poszczególnych krajów dostawczych wyjaśniają się czynnikami natury koniunkturalnej. t. z. poziomem cen, przy czym wahania te są uzależnione od urodzaju fasoli w danym kraju w danym roku. Na ogół jednak najpoważniejszymi konkurentami Polski na rynku marokańskim pod względem importu fasoli są kraje bałkańskie — Jugosławia, Bułgaria, Rumunia oraz Węgry.

Import fasoli do Maroka franc. odbywa się przeważnie za pośrednictwem reprezentantów handlowych. Wyjaśnia się to tym, że handel hurtowy fasolą jest rozdrobniony, t. z. każdy poszczególny hurtownik zamawia bardzo ograniczoną ilość towaru, wahającą się w granicach od 5 do 15 ton. Firmy dostawcze odmawiają zazwyczaj przyjęcia tak drobnych zamówień, gdyż stawki frachtowe są tym większe, im mniejszy jest ładunek. Reprezentanci handlowi zaś grupują zamówienia, i w ten sposób sprowadzają każdorazowo większe ilości towaru.

Wymagania rynku pod względem jakości fasoli są uzależnione od tego, czy towar jest przeznaczony dla ludności tubylczej lub europejskiej. Ta ostatnia wymaga fasoli lepszych gatunków, niż ludność tubylcza, której poziom życiowy jest bardzo niski. Biorąc pod uwagę, że ludność europejska w Maroku franc. wynosi zaledwie ok. 300.000 osób, można określić, że 85% importowanej fasoli jest konsumowane przez tubylców i należy do gatunków najtańszych. Opakowanie powszechnie praktykowane dla tego gatunku fasoli — w workach jutowych wagi 100 kg.

Co do zapotrzebowania ludności europejskiej. głównie jest wymagana fasola dwóch nast. gatunków:

a) t. zw. „cocos billes",
b) t. zw. „lingots plats".

Opakowanie wymagane dla tych gatunków fasoli: w workach wagi 50 kg.

Ceny należy podawać cif Casablanca, zapłata zaś następuje w gotówce po nadejściu towaru za przedłożeniem dokumentów załadowania.

Ceny fasoli, praktykowane na rynku przy zamówieniach. zawartych w ostatnim kwartale roku ubiegłego, wynosiły przeciętnie Ł ang. 13,10 za 1 tonę gatunku t. zw. „tout venant".

WYMIANA HANDLOWA MIEDZY POLSKĄ A AMERYKĄ ŚRODKOWA.

Obroty handlowe między Polską a krajami Ameryki Centralnej (za wyjątkiem Panamy) kształtują się dla Polski niekorzystnie. jak to ilustruje następująca tabela:

	Rok 1937			Rok 1938		
	Przywóz zł	Wywóz zł	Saldo	Przywóz zł	Wywóz zł	Saldo
Guatemala	1 198.438	7.012	—1 191.426	1 569.667	107.422	—1 462.225
El Salvador	74.216	52.241	— 21.975	74.986	5.018	— 69.968
Honduras	116.361	8 298	— 108.063	207.733	3 187	— 204 546
Nicaragua	88.370	9 105	— 79.265	49.349	4.451	— 44 898
Costa Rica	368.781	170.092	— 190 689	489.950	198.931	— 291.019
Razem	1 846 166	246.748	—1.599 418	2 391.685	319.029	—2.072.656

W ciągu ostatnich czterech lat saldo naszych obrotów z tą grupą krajów, stanowią-

cych całość geograficzną o jednakowej strukturze gospodarczej, było stale ujemne:

1935 — 3.076.404 złotych
1936 — 1.272.354 „
1937 — 1.599.418 „
1938 — 2.072.636 „

Na takie kształtowanie się salda wpłynął w pierwszym rzędzie import kawy, stanowiący w roku 1937 89% ogólnego naszego przywozu z krajów Ameryki Centralnej, jak to wynika z poniższego zestawienia:

Kraj pochodzenia	Ogólny przywóz do Polski	W tym kawa	% udział kawy
Guatemala	1.191.438	1.129.317	94
El Salvador	74.098	74.098	100
Honduras	116.361	40.881	35
Nicaragua	88.370	80.087	90
Costa Rica	368.781	326.638	88
Razem	1.846.166	1.651.021	89

W 1938 roku na ogólny przywóz 2.397.685 złotych przywóz kawy z krajów Ameryki Centralnej stanowił blisko 90%.

Wywóz z Polski do tej grupy krajów stanowi zaledwie 13% importu, czyli stanowi zrównoważenie przywozu bananów, skór i tym podobnych artykułów poza kawą.

Bilans ujemny, wahający się ostatnio od 1.5 — 3 milionów złotych rocznie, zmniejsza się nieco, o ile uwzględni się obroty z Panamą, należącą geograficznie do tej samej grupy. Saldo dodatnie z Panamą pokrywa jednakże zaledwie część ogólnego deficytu z Ameryką Centralną.

Unormowanie stosunków handlowych między Polską a omawianą grupą krajów przyczyniłoby się niewątpliwie do wyrównania wymiany towarowej, zwłaszcza, że kraje Ameryki Centralnej, będące do niedawna wrogami wszelkich preferencyj, wskutek pogłębiającego się kryzysu kawowego przystąpiły do zasadniczej zmiany stanowiska. Mianowicie z chwilą, gdy ceny głównego bogactwa narodowego, jakim jest kawa, zaczęły spadać, a wobec konkurencji innych producentów gwałtownie kurczyły się rynki zbytu, szukać poczęto środków zabezpieczenia sobie odbiorców. Niektóre kraje zagraniczne wykorzystały już powstałą sytuację; zaliczyć należy do nich Norwegię, która zawarła szereg układów handlowych, gwarantujących jej w zamian za zapewnienie odbioru określonego rocznego kontyngentu na kawę zniżki celne oraz nieomal monopolistyczne stanowisko jako dostawcy cementu, będącego w omawianej grupie państw artykułem poważnej konsumcji.

Poprzednio Stany Zjednoczone uzyskały obniżenie taryfy guatemalskiej w 14 pozycjach oraz konsolidację 52 stawek.

W zamian za to Stany zapewniły przywóz bezcłowy: kawy, bananów, skór kozich i drzew szlachetnych. Ponadto Stany przyznały zniżki celne w 5—6 pozycjach, jak miód pszczelny, ananasy etc.

Również Francja zawarła układ handlowy z Guatemalą, w którym w zamian za roczny kontyngent 20,000 kwintali metrycznych kawy uzyskała zniżki celne oraz konsolidację w 37 pozycjach, przy czym przez wprowadzenie ochrony nazw regionalnych w szeregu pozycyj zniżki celne przysługują jedynie Francji.

Eksport polski natomiast napotyka na trudności, zwłaszcza na skutek częstego stosowania do towarów polskich maksymalnej taryfy celnej. Restrykcje te wynikają z faktu, iż eksport do Polski, idący prawie że wyłącznie przez pośredników, nie jest notowany w statystykach danego kraju, a więc Polskę automatycznie podporządkowuje się pod taryfę maksymalną, mimo faktycznego ujemnego dla Polski kształtowania się obrotów handlowych.

Taki stan rzeczy powoduje konieczność interwencji ze strony polskiej placówki dyplomatycznej, a mimo pomyślnego rezultatu interwencji, szereg konkretnych transakcyj w międzyczasie nie może często dojść do skutku.

O istniejących możliwościach zbytu w Ameryce Centralnej świadczyć mogą przykładowo cyfry importu czeskiego do Guatemali w ciągu 1938 roku: Ogólny import z Czechosłowacji osiągnął w tym roku 146.970 dolarów amerykańskich, czyli blisko 800.000 złotych, wobec 107,000 złotych przywozu z Polski.

Dostarczane są artykuły takie, jak skóry wyprawione, tkaniny bawełniane, stożki do kapeluszy, rękawiczki, następnie wyroby hutnicze oraz artykuły spożywcze (konserwy mięsne i tym podobne), wreszcie bibułka papierosowa, której dostawy obecnie dokonywane są wyłącznie z Francji, oraz dykty, w krajach Ameryki Centr. jeszcze prawie nieznane.

UDZIAŁ POLSKI W MIĘDZYNARODOWYCH TARGACH W IZMIRZE.

Państwowy Instytut Eksportowy przystępuje w roku bieżącym do organizacji zbiorowego udziału firm polskich w Międzynarodowych Targach w Izmirze (Smyrna) w czasie od 20 VIII do 20 IX 1939 r. Firmy pragnące wziąć udział w wymienionych Targach zechcą się zwracać bezpośrednio do P. I. E. — Należy zaznaczyć, że istnieje możliwość sprzedaży eksponatów na miejscu w wolnych dewizach w ramach clearingu polsko - tureckiego z tym, że wypłata nastąpi w trybie przyspieszonym.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH, ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 7 DO 17 MAJA 1939 R.

AFRYKA POŁUDN.-ZACHODNIA. W dzienniku urzędowym Nr 786 z dn. 15 IV 39 ukazało się rozporządzenie, na mocy którego import nawozów spreparowanych z padliny został zwolniony od przedstawienia świadectwa zdrowia, wystawionego przez władze sanitarne kraju pochodzenia.

AUSTRALIA. Od dn. 1 VIII 39 obowiązywać będzie przepis o znakowaniu towarów importowanych

krajem pochodzenia, tak więc artykuły eksportowane do Australii z Polski będą musiały być opatrzone znakiem: „Made in Poland". Powyższe zarządzenie tyczy się jedynie tych towarów, co do których obowiązywał dotychczas przepis o oznaczaniu miejscem pochodzenia.

BUŁGARIA. Celem ochrony produkcji wewnętrznej siemienia lnianego na wniosek ministra finansów cło na pokost zostanie podniesione z 30 złotych lewów od 100 kg na 40 zł. lewów.

CHINY. Władze japońskie opracowują nową taryfę celną dla Chin Półn. Projektowane jest w związku z tym wprowadzenie systemu licencyj przywozowych, zaostrzenie kontroli dewizowej oraz wydanie przepisów odnośnie opłat celnych w walucie Zjednoczonego Banku Rezerwowego w Pekinie. Za wzór przy opracowaniu nowej taryfy ma służyć system taryfowy Mandżu-Kuo. Cła importowe na towary codziennego użytku oraz na artykuły i materiały niezbędne do rozbudowy przemysłowej kraju mają być zniżone.

ESTONIA. Rozporządzeniem z 24 IV 39 uległ zmianie wykaz towarów nie dopuszczonych do przywozu. Powyższe zarządzenie weszło w życie z dniem 28 IV 1939 r.

Skreślone zostały następujące towary: broń i materiały wybuchowe, broń ręczna palna i części, naboje, łuski do nabojów, kapiszony, kosy.

Wciągnięte na listę towarów nie dopuszczonych do przywozu zostały następujące artykuły: wyroby tytoniowe, skórki lisów srebrnych i niebieskich, produkty druciane, metale ujęte w § 143 punkt 2, drut w formie wiązek lub lin, pokryty materiałem; liny, kable elektryczne (ołowiane kable) z pancerzem metalowym lub bez.

FRANCJA. Rozporządzenie z 21 II 39 uzależniające przywóz włosia końskiego w stanie surowym i przerobionym od świadectwa sanitarnego, wystawionego przez władze lekarskie kraju pochodzenia, wejdzie w życie dopiero z dniem 1 I 40 r.

GRECJA. Ministerstwo Gospodarki w porozumieniu z Ministerstwem Finansów wydało rozporządzenie zakazujące importu kóz żywych i bitych na okres od 21 V do 30 IX 39 r.

Ministerstwo Gospodarki wydało zarządzenie na podstawie którego eksport pustych worków z konopi lub juty do krajów clearingowych dozwolony jest tylko na podstawie specjalnego zezwolenia. Powyższe zarządzenie nie tyczy się reeksportu, ani worków służących jako opakowanie towarów greckich.

IRAK. W „Iraq Government Gazette" Nr 8 z dn. 19 II 39 zostało podane do wiadomości, że bibułka papierosowa pokrajana i przygotowana do zawijania tytoniu, jedynie tylko wtedy może być spod cła wyjęta, o ile uprzednio zaopatrzona zostanie w banderolę.

LITWA. W dzienniku urzędowym Nr 643 z 29 IV 1939 r. podano do wiadomości szereg zmian i uzupełnień litewskiej taryfy celnej importowej. Celem dokonanych zmian było rozszerzenie niektórych pozycyj taryfy, oraz podwyżka cła w nielicznych tylko wypadkach stawki uległy zniżce.

Nowe stawki weszły w życie z dn. 29 IV 39. Poniżej zmiany stawek na niektóre artykuły:

	Lit. obecnie	dawniej
§ 2		
1. ryż niełuszczony	0,70	0,60
2. ryż łuszczony polerowany	1,25	1,—
§ 169		
1. b) szkła do okularów lornetek, powiększające szkła optyczne	10.—	
§ 178		
1. c) odbitki i rysunki z dziedziny architektury, medycyny i innych gałęzi wiedzy	wolne od cła	1,—
§ 192		
tkaniny z lnu, konopi lub rami, specjalnie nie wymienione.		
1. niebielone, niefarbowane		
a) do 2,5 m^2 na 1 kg	1,—	
b) od 2,5 m^2 do 4 m^2 na 1 kg	4,50	
c) ponad 4 m^2 na 1 kg	5,50	
2. bielone, farbowane, drukowane i ozdobne	7,50	
3. tkaniny na nakrycia stołowe, serwetki z białego lnu	12,—	
4. worki	1,—	

Uwaga: o ile tkaniny powyższe posiadają domieszkę bawełny, cło zostaje podwyższone.

§ 203		
Dywany i nakrycia		
1. wełniane	20,—	
2. bawełniane	6,—	4,—

WIELKA BRYTANIA I PÓŁN. IRLANDIA. Na margarynie eksportowanej do Anglii i Półn. Irlandii winny znajdować się wyraźne napisy, stwierdzające pochodzenie towaru. Margaryna musi być oznaczona w ten sposób, by każda paczka posiadała nadruk lub stempel na opakowaniu, przy czym litery nie mogą być mniejsze niż ½ cala. Napis, stwierdzający pochodzenie towaru winien być umieszczony bezpośrednio obok słowa „margaryna" i nie może różnić się kolorem od oznaczenia margaryny.

Dn. 26 IV 39 weszło w życie rozporządzenie, na podstawie którego cło importowe na skóry lakierowane zostało zniżone z 15% a. val. na 7½% a. val.

WŁOCHY. Dekretem z 2 V 39 został krajowy podatek produkcyjny i podatek wyrównawczy importowy na olej z nasion podwyższony na 120 lirów.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Bliższe informacje w poniższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Rury gazowe i śruby. Firma indyjska interesuje się importem powyższych artykułów. P/11396/43/ID.

Moto-rowery. Firma bułgarska pragnie nawiązać kontakt z producentami moto-rowerów. P/12635/50/ID.

Smoczki. Firma kanadyjska pragnie nawiązać kontakt z producentami powyższego artykułu. P/11305/63/ID.

Artykuły higieniczne. Firma londyńska interesuje się importem higienicznych wyrobów gumowych. P/12568/59/ID.

Przetarg. Rząd Unii Afryki Południowej ogłosił przetarg na dostawę farb wodnych. Termin przetargu upływa dn. 1 VI b. r. Warunki przetargu do przejrzenia w P. I. E.

Czcionki drukarskie. Firma afrykańska interesuje się importem powyższego artykułu. P/12800/61/ID.

Szkło okienne. Firma londyńska nawiąże kontakt z producentami powyższego artykułu. P/12689/63/ID.

Gruszki gumowe do trąbek samochodowych. Firma jugosłowiańska nawiąże kontakt z producentami P/11755/59/ID.

Sprężyny. Firma agenturowa afrykańska nawiąże kontakt z producentami sprężyn. P/12945/44/ID.

Wyroby porcelanowe i ceramiczne. Firma z Capetown interesuje się importem wyrobów porcelanowych, jak: serwisy stołowe, do herbaty, kawy, wszelkich objektów dekoracyjnych w wysokim gatunku oraz wyrobów ceramicznych (figury, zwierzęta, wazy itp.) P/12947/65/ID.

Szkło. Firma angielska interesuje się importem kompletów szklanych do wody. P/12950/63/ID.

Biel ołowiana. Firma z Amsterdamu nawiąże kontakt z producentami bieli ołowianej. P/13025/47/ID

Przedstawicielstwo. Firma argentyńska interesuje się objęciem reprezentacji fabryki naczyń fajansowych. P/13037/65/ID.

Różne. Firma egipska nawiąże kontakt z producentami szkła. P/13029/95/ID.

Różne. Firma z Tunisu interesuje się importem szkła oświetleniowego i porcelany elektrotechnicznej. P/12086/65/ID.

Różne. Firma angielska poszukująca zastępstw polskich towarów włókienniczych na rynkach zamorskich, jak: Południowa, Wschodnia i Zachodnia Afryka, Południowa i Środkowa Ameryka, Indie itd. P/12101/3. B./M.

Obuwie i skarpetki. Indo-chińska firma hurtowo-importowa w Batawii posiadająca własną organizację sprzedaży do sklepów detalicznych, interesuje się importem mechanicznego obuwia męskiego oraz skarpetek. P/12248/64/M.

Konfekcja drobna. Firma południowo-afrykańska, której właścicielami są obywatele polscy, pragnie zająć się opracowaniem zbytu artykułów, sprowadzanych dotychczas z Czechosłowacji, jak: rękawiczki, dziane i skórkowe, wyroby pończosznicze, bielizna wszelka. chustki do nosa, wyroby szmuklerskie, worki jutowe, bawełniane i lniane. P/12406/44/M.

Hafty, wstążki i t. p. Firma angielska pragnie wejść w kontakt z fabrykami polskimi, produkującymi hafty, koronki, wstążki, tasiemki i wszelkiego rodzaju obramowania, w celu uzyskania zastępstwa na rynek angielski. P/12567/64/M.

Etykiety tkane. Firma belgijska pragnie zakupywać w Polsce tkane etykiety do konfekcji, sprowadzane dotychczas z Czechosłowacji, w dużych ilościach. — P/12587/46/M.

Gaza bandażowa. Firma kanadyjska pragnie importować z Polski wymieniony artykuł, sprowadzany dotychczas z Czechosłowacji, w dużych ilościach, o szerokości 36", gęstość przeważnie 13 lub 20 nitek na centymetr kwadr. Płatność akredytywą na bank londyński. P/12810/46/M.

Cukierki. Firma londyńska interesuje się zakupem tanich cukierków. P/25109/60/Kl.

Różne. Firma w Nairobi (Kenia) interesuje się importem różnych artyk.: tekstylia, papier różn. rodz., pergamin, papa drzewna, naczynia emaliowane i aluminiowe, pługi. Oferty należy składać cif Mombasa, Kenia. P/28784/64/Kl.

Marmur. Firma w Brukseli interesuje się importem marmurów. P/9575/65/Kl.

Różne. Firma komisowa w Oslo interesuje się importem wyrobów włókienniczych, dzianych i wyr. fajansowych. E/9885/4D/Kl.

Różne. Firma z Montrealu interesuje się importem drobnych artykułów. E/12592/22/Kl.

Różne. Firma kanadyjska prosi o oferty na kwiaty sztuczne, szmergiel i obuwie skórzane. E/12593/22 Kl.

Różne. Firma kanadyjska interesuje się importem chemikalij oraz wyrobów włókienniczych. E/12596/22/Kl.

Przedstawicielstwo. Firma komisowa w Bombaju obejmie przedstawicielstwo polskich fabryk dykt, fornierów i ceraty. E/12527/95/Kl.

Przedstawicielstwo. Firma w Indiach Brytyjskich obejmie przedstawicielstwo fabryki naczyń emaliowanych. E/12806/3B/Kl.

Przedstawicielstwo. Firma w Karachi (Indie Bryt.) obejmie przedstawicielstwo różnych artykułów. E/12580/19/Kl.

SPRAWY PODATKOWE

DODATKOWY WYMIAR PODATKU.

Według przepisów ordynacji podatkowej władze skarbowe powinny pociągnąć do podatku za cały czas ubiegły tych płatników, których przy wymiarze podatku opuszczono lub niewłaściwie uwolniono, albo co do których wymiar wskutek później ujawnionych, konkretnych okoliczności faktycznych okazał się za niski.

W motywach wyroku z dnia 8 III 1939 r. L. Rej. 4285/36 Najwyższy Trybunał Administracyjny ustalił zasadę, że dane zawarte w księgach handlowych płatnika, zbadanych przed wymiarem, nie mogą być uznane za „później ujawnione", chociażby, urząd skarbowy, który na wezwanie władzy wymiarowej (innego urzędu skarbowego), zbadał księgi przez swój organ, nie przesłał tej władzy protokołu badania, lecz tylko obliczenie dochodu na podstawie ksiąg.

BRAKI TOWARÓW W KSIĘGACH HANDLOWYCH.

W motywach wyroku z dnia 26 I 1939 r. L. Rej. 3388/36 Najwyższy Trybunał Administracyjny uznał, że kiedy chodzi o pozycję, posiadającą minimalną wartość w stosunku do ogólnego zapasu towaru i gdy przedmiotem przedsiębiorstwa są towary najrozmaitszych kategoryj i ulegające łatwemu uszkodzeniu możliwe są pewne ubytki sortymentu towaru np. na skutek stłuczenia lub kradzieży, których przyczyny mimo dołożenia staranności porządnego kupca ze strony właściciela przedsiębiorstwa nie można ustalić.

Wprawdzie słuszne jest zdaniem N. T. A. stanowisko władzy skarbowej, że zarówno stłuczenie jak i ewentualność niedostarczenia towaru przez dostawcę winny być uwidocznione w księgach, względnie sprostowane, to jednak obowiązek ten odnosić się może do wypadków, gdy właścicielowi przedsiębiorstwa znana jest względnie przy dołożeniu należytej staranności kupieckiej powinna mu być znana przyczyna ubytku sortymentu. Ocena w powyższym kierunku należy do władzy orzekającej, która winna na podstawie całokształtu sprawy rozważyć, czy w danym przypadku zachodzi tylko dająca się usprawiedliwić pewna usterka księgowości, czy też istotna wadliwość księgowania. Natomiast brak rozprawienia się z obroną płatnika w powyższym kierunku uznał N. T. A. za wadliwość postępowania.

SPRAWY SOCJALNE

NIEZGŁOSZENIE PRACOWNIKA DO UBEZPIECZENIA.

Przepisy art. 232 ustawy o ubezpieczeniu społecznym nakładają na pracodawcę, który nie zgłosił swego pracownika do ubezpieczenia lub też nie uiścił należnych składek, obowiązek wyrównania strat jakie pracownik wzgl. jego rodzina, poniósł z powodu niemożności otrzymania świadczeń od instytucji.

Niejednokrotnie jednak brak jest danych, któreby pozwoliły bezspornie stwierdzić, czy pracodawca danego pracownika zgłosił do ubezpieczenia. Pracodawca, od którego żąda się w tej sprawie wyjaśnień, częstokroć odmawia ich udzielenia wzgl. ich nie udziela.

W wyniku sporu czy odmowę wyjaśnień można interpretować jako domniemanie niedopełnienia przez pracodawcę obowiązków zgłoszenia wzgl. opłacania składek — Sąd Najwyższy w wyroku z dn. 5 XI 1938 r. L. C. II. 900/38 orzekł, iż:

„Pracodawca odpowiada za szkodę w zakresie utraconych świadczeń ubezpieczeniowych tylko w razie niezgłoszenia pracownika do ubezpieczenia lub nieopłacenia składek.

Nieudzielenie przez pracodawcę wyjaśnień na żądanie Zakładu Ubezpieczeń Społecznych nie uzasadnia jego odpowiedzialności na podstawie art. 232 ustawy o ubezpieczeniu społecznym."

DODATKOWE WYNAGRODZENIE NIE PODLEGAJĄCE SKŁADCE.

W myśl przepisów art. 11 rozporządzenia o ubezpieczeniu pracowników umysłowych (Dz. U. R. P. z 1927 r. Nr 106, poz. 911) „do wynagrodzenia, podlegającego zaliczeniu do ubezpieczenia, należy, prócz miesięcznej płacy stałej w gotówce, także udział w zyskach, wynagrodzenie w naturze i wszelkie inne wynagrodzenia, które ubezpieczony otrzymuje na podstawie przepisów prawnych, umowy lub zwyczaju, zamiast płacy lub obok niej". (Ponieważ art. 14 ustawy o ubezpieczeniu społecznym (Dz. U. R. P. z 1933 r. Nr 51, poz. 396) zawiera bardzo zbliżone postanowienia, interpretację podaną przez Sąd Najwyższy do przepisów art. 11 rozporządzenia o ubezpieczeniu pracowników umysłowych można stosować przez analogię do postanowień art. 14 powyższej ustawy).

Powstały wątpliwości, czy do wynagrodzenia należy również wliczać wartość korzyści jakie odnosi pracownik z przyznania mu w umowie takich praw jak prawo do nabycia opału po niższej cenie, prawo do użytkowania gruntów na korzystniejszych warunkach itp.

Sąd Najwyższy Izba Cywilna, w orzeczeniu z dnia 29 XII 1938 r. L. C. III. 1661/35 orzekł:

„Nie stanowią wynagrodzenia, podlegającego zaliczeniu do ubezpieczenia w myśl art. 11 rozporządzenia o ubezpieczeniu pracowni-

ków umysłowych, korzyści, przysługujące pracownikowi a polegające na tym, że w umowie zostało mu przyznane prawo do nabywania deputatu opałowego po tańszej cenie, do użytkowania gruntów deputatowych na korzystnych warunkach i pasania inwentarza za obowiązującą nie wysoką opłatą.

Pracownik bowiem, korzystając z ulg przyznanych mu w powyższym zakresie, uiszcza ustalone z góry, aczkolwiek niższe niż osoby postronne, wynagrodzenie za przyznane mu korzyści, czyli, że nie stanowią one ściśle wynagrodzenia za pracę. Podobnie zatem, jak nie można w ramach stosunku służby państwowej określić mianem „wynagrodzenia" korzyści, wypływających z przyznanego w ustawie funkcjonariuszowi państwowemu prawa do przejazdu kolejami państwowymi po cenie ulgowej, jak i z prawa korzystania z pomocy lek., nie można również mówić o „wynagrodzeniu" w naturze, jedynie dlatego, że dany pracownik korzystał z wymienionego uprawnienia, nabywając deputat opałowy i użytkując rolę, czy pasąc inwentarz za dostępną niską opłatą, oszczędzał w ten sposób nawet dość znaczne kwoty pieniężne.

NIEWPŁACANIE SKŁADEK, POTRĄCONYCH PRACOWNIKOM.

W związku z odpowiedzialnością karną kierownika zakładu pracy, który nie wpłacił sum potrącanych na rzecz instytucji ubezpieczeń społecznych — cała Izba Karna Sądu Najw. w uchwale z dn. 8 X 1938 r. L. I. K. 2607/37 orzekła, iż

„Art. 58 Prawa o wykroczeniach, mówiąc o sumach potrącanych na rzecz instytucji ubezpieczeń społecznych, ma na uwadze sumy potrącone, a nie sumy nie potrącone, a które powinny być potrącone".

PRZETARGI

WEZWANIE PRZETARGOWE C. B. Z. M. K. P. W WARSZAWIE.

Centralne Biuro Zaopatrzenia Materiałowego Kolei Państwowych w Warszawie, ul. B. Prusa 1 ogłosiło wezwanie do składania ofert na przetarg na dostawę:

1) Przewodu jezdnego miedzianego i linki wieszakowej, 2) kwasu siarkowego, 3) aparatów telefonicznych, telegraficznych i łącznic, 4) różnych wyrobów gumowych, 5) siarczanu miedzi, 6) ogniw i elektrod.

Termin przetargu wyznaczono na 16 czerwca 1939 roku.

Dyrektor C. B. Z. M.

PRZETARGI DYR. OKR. KOLEI PAŃSTWOWYCH W TORUNIU.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Toruniu wzywa do składania ofert na wykonanie napraw dwóch wiaduktów kolejowych i jednego przepustu na linii Smętowo — Opalenie oraz mostu na linii Chojnice — Kościerzyna. Roboty mają być wykonywane w miesiącach letnich 1939 r.

Oferty należy składać do skrzynki ofertowej, umieszczonej w westybulu gmachu DOKP. w Toruniu lub przesyłać pocztą do godz. 10 dnia 9-go czerwca 1939 roku.

Termin rozpoczęcia przetargu: dnia 9 czerwca 1939 roku o godz. 10 w westybulu gmachu Dyrekcyjnego w Toruniu. Bliższe informacje można otrzymać w godzinach urzędowych w pokoju 420 gmachu Dyrekcyjnego w Toruniu, gdzie można również nabyć za opłatą 1,— zł pełny tekst wezwania, wzór oferty, ślepe kosztorysy. Formularze przetargowe na żądanie mogą być przesłane pocztą za opłatą ich wartości i za przesyłkę.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Toruniu (Wydział Zasobów) wzywa do złożenia ofert na dostawę:

4700 kg Podkładek pod naśrubki wg rys. P. N. G. — 602,

15000 kg Naśrubek żelaznych wg rys. P. N. G. 924, A - 62 i A4 - 41 i 43,

35000 kg Śrub żelaznych nieobrobionych różnych wymiarów i gatunków wg rys. K. T. P. 255 typ. 1, 2, 4, A4 - 40a typ. 2, 3, 4,

3500 setek Zatyczek żelaznych wg rys. P.N.G.472.

Narzędzia różne jak: szczypce, dłuta, grabie, łopaty, młoty, miarki, klucze, lutownice, noże, piły, oskardy, skrobaczki i inne razem około 110 pozycyj.

Oferty należy składać oddzielnie dla poszczególnych przetargów w kopertach zalakowanych z podaniem Nr przetargu i rodzaj materiału do godziny 11-tej wyżej wyszczególnionym terminie do skrzynki znajdującej się w holu gmachu Dyrekcyjnego lub przesłać pocztą. Na kopertach nie należy umieszczać ani imienia i nazwiska, ani adresu firmy.

Ważność ofert zastrzega się do 1 sierpnia br. W ofercie należy podać sumy stałe w złotych, franko lub loko, opakowanie oraz termin dostawy. Specyfikację z wyszczególnieniem poszczególnych pozycyj na żądanie wysyła Wydział Zasobów w Toruniu.

Otwarcie ofert odbędzie się dnia 23 czerwca br. o godzinie 11,00.

PRZETARG DYR. OKR. KOLEI PAŃSTWOWYCH W POZNANIU.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Poznaniu zakupi:

z przetargu Nr 66/40 w dniu 6 czerwca 1939 r.

annogen techniczny z terminem dostawy do dnia 30 czerwca 1939 r.

z przetargu Nr 66/41 w dniu 9 czerwca 1939 r.

linki stalowe, ocynkowane z terminem dostawy partiami do dnia 1 lipca 1940 r.

z przetargu Nr 66/42 w dniu 13 czerwca 1939 r.

maźnice stalowe Pa 2 z terminem dostawy partiami do dnia 1 października 1940 r.

z przetargu Nr 66/43 w dniu 23 czerwca 1939 r.

wyroby szklane (cylindry do lamp naftowych, klosze i szkła) z terminem dostawy partiami do dnia 1 października 1940 r.

Ceny należy podać loco wagon taka stacja P. K. P. i za takie jednostki, jakie wymieniono w poszczególnych specyfikacjech.

Wadium 5% sumy oferowanej dostawy.

Oferent posiadający kaucję ogólną (generalną) lub stałą powinien do oferty załączyć oświadczenie, że zobowiązuje się zapłacić odszkodowanie w wysokości wadium, określonego przy danej dostawie, z odsetkami ustawowymi od daty zakończenia przetargu do dnia uiszczenia, jeżeli cofnie lub zmieni ofertę po rozpoczeciu przetargu, albo jeżeli w razie utrzymania się przy przetargu, uchyli się od podpisania zamówienia lub złożenia kaucji umownej w wyznaczonym terminie.

Oferta obowiązuje oferenta 42 dni od daty otwarcia przetargu, pod rygorem utraty wadium. W razie niemożności przyjęcia terminu 42 dniowego, oferent obowiązany jest podać w ofercie termin ważności swojej oferty.

Otwarcie ofert nastąpi w dniu wyznaczonym d danego przetargu, w gmachu Dyrekcji, w pokoju 420 o godzinie 12-tej.

Bliższe informacje, ogólne warunki przetargów, ogólne warunki dostaw, specyfikacje, rysunki, otrzymać można w D. O. K. P. w Poznaniu — Wydział Zasobów pokój 408.

WYDAWNICTWA FACHOWE

TEORIA UMIEJSCOWIENIA DZIAŁALNOŚCI GOSPODARCZEJ W ZASTOSOWANIU DO PORTU GDYŃSKIEGO.

W pracy pod powyższym tytułem, wydanej przez Instytut Naukowy Ligi Morskiej i Kolonialnej, młody ekonomista gdyński mgr J. Klimek zajął się przedstawieniem w formie naukowej tych momentów, które złożyły się na powstanie portu gdyńskiego. Punktem wyjścia rozważań teoretycznych jest teoria umiejscowienia działalności gospodarczej (Standortstheorie) Webera, którą stosuje analogicznie przy badaniu umiejscowienia portu gdyńskiego.

Na powstanie portu w danym miejscu składają się dwie siły: czynnik ekonomiczny i geograficzny. Czynnik geograficzny w porcie gdyńskim odgrywa dość dużą rolę: dogodne położenie na Bałtyku, na skrzyżowaniu się drogi równoleżnikowej z południkową, rozgałęziającą się tutaj na odnogę północną (kraje fenno - skandynawskie) i zachodnią (Europa Zachodnia). Nie poślednią rolę odgrywa też ukształtowanie terenu i warunki hydrograficzne. W gospodarce współczesnej opartej na kapitale najgłówniejszą rolę odgrywa czynnik ekonomiczny, którego wyrazem jest kierowanie się towaru do najtańszego portu. Koszt, zdaniem autora, decyduje przeważnie o rozmiarach zaplecza portowego. W związku z tym, przeprowadzona została analiza kształtowania się kosztów transportu do Gdyni, które są dość niskie jeżeli chodzi o transport kolejowy. Trzeba jednak port jeszcze dalej zbliżyć przez rozbudowanie dróg wodnych kanału Bydgoszcz — Gdynia i Gdynia — Morze Czarne. Koszt frachtów morskich, decydujący i tzw. przedpolu portowym, jest nieraz wyższy w Gdyni niż gdzie indziej, ponieważ nie wszystkie linie uznają Gdynię jako port zasadniczy. Przewaga towarów masowych w eksporcie wywołuje małą podwyżkę frachtów przy trampach. Ciekawie przedstawia się analiza kosztów przeładunku i opłat portowych w Gdyni.

W drugiej części przedstawiony jest problem aglomeracji ładunków portowych czyli zjawiska grupowania się pewnych towarów w określonych portach i to raczej w portach większych. Ważnym jest tu wpływ poszczególnych czynników na wzrost czy spadek obrotów portowych. Na tej podstawie przeprowadza autor rozwiązanie dualizmu portów p. o. c. w tej formie, że w Gdańsku położonym nad ujściem Wisły dokonuje się specjalizacja w obrotach towarami masowymi, gdy w Gdyni, dzięki istnieniu takich urządzeń jak chłodnie, arbitraże, aukcje, strefa wolnocłowa. magazyny konsygnacyjne, koncentruje się coraz bardziej drobnica.

Praca kończy się stwierdzeniem, że sytuacja gospodarcza Gdyni jest pomyślna, niemniej dla nadania jej charakteru miasta prawdziwie portowego trzeba jeszcze rozwinąć w niej centra dyspozycji gospodarczej i rozbudować przemysł. Przybliżenie zaplecza przez kanały i drogi wodne, rozbudowa własnej floty i linij regularnych, pozyskanie własnych kolonij surowcowych przyczyni się do wzmocnienia pozycji Gdyni na Bałtyku i w gospodarce światowej.

ROCZNIK RADY INTERESANTÓW PORTU W GDYNI 1938.

Ukazał się nowy, ósmy z kolei Rocznik Rady Interesantów Portu w Gdyni za rok 1938, przedstawiający działalność portu gdyńskiego w roku ubiegłym.

Wydawnictwo to, posiadające już ustaloną opinię, jako polski almanach portowo-morski, obejmuje wyczerpująco szereg zestawień statystyczno-tabelarycznych oraz analizę poszczególnych dziedzin pracy portu gdyńskiego i polskiej floty handlowej. Bardzo pożyteczny przegląd zdobytych osiągnięć na poszczególnych odcinkach, dają zamieszczone cyfry porównawcze z lat ubiegłych.

Obszernie potraktowany został także dział informacyjny, który obejmuje takie dziedziny, jak zagadnienie pracy w porcie, warunki pracy w polskiej marynarce handlowej, sytuacja na rynku frachtów morskich w r. 1938, zagadnienie celne portu, opłaty portowe, budżet eksploatacyjny Urzędu Morskiego w Gdyni, sprawy podatkowe, sprawy dewizowe i sprawy kolejowe.

Rocznik zawiera również dane o stanie organizacyjnym Rady Interesantów Portu w Gdyni, oraz o organizacjach i przedsiębiorstwach, należących do Rady.

Wielką zaletą Rocznika poza jego wartościową treścią, jest niewątpliwie fakt stosunkowo wczesnego ukazania się w druku. Pozwala to bowiem zainteresowanym instytucjom i przedsiębiorstwom na korzystanie z wymienionej pracy źródłowej w związku z ich działalnością. Ogólnie rocznik należy oceniać, jako nowy, poważny wkład do naszej publicystyki gospodarczo-morskiej.

„UPRAWA MORZA".

Ostatnio wydany, piąty z kolei zeszyt kwartalnika gdyńskiego „Uprawa Morza" rozpoczął drugi rok wydawnictwa, przynosząc znowu obfity materiał z dziedziny gospodarki morskiej. Dr Stefan Goldmann kreśli uwagi p. t. „Przemiany form umów handlowych w ostatniej dobie", omawiając po kolei wymianę towarową przed i po wojnie, struktury umów handlowych i sprawę premiowania wywozu. W konkluzji stwierdza autor, że w dzisiejszych warunkach premiowanie wywozu jest koniecznością i że musimy forsować wywóz naszych nadwyżek produkcji. Mgr B. Koselnik ustala „Zasady handlu konsygnacyjnego" na tle praktyki wielkich portów Zachodu, rozważając zarówno samą istotę konsygnacji, jak i handel konsygnacyjny, warunki tegoż handlu i składy konsygnacyjne.

Aktualne ze względu na będący w toku proces uprzemysłowienia portu gdyńskiego są rozważania mgr. Stanisława Walewskiego p. t. „Podstawy polityki terenowej portów przemysłowych". Autor zajmuje się tak ważnymi zagadnieniami, jak znaczenie przemysłu dla portu, postulaty gospodarstwa narodowego a interes portu, ciągłość dysponowania terenami przemysłowymi przez zarząd portu — przy czym podchodzi do zagadnienia wyłącznie od strony interesów przedsiębiorstwa portowego, które stworzyło tereny dla osiedlenia przemysłu. „Fracht stosunkowy w transporcie morskim" omawia mgr Z. Stefanowicz, uwzględniając jedynie przepisy obowiązujące na ziemiach zachodnich Polski. W dziale „Varia" poruszone są różne sprawy aktualne: tak np. Z. Tymiński pisze obszernie o „Tendencjach rozwojowych portów Gdyni i Gdańska w 1938 r. na tle ostatnich przemian politycznych Europy Środkowej", B. Polkowski o „Udziale Gdyni i Gdańska w handlu zagranicznym Polski w 1938 r.", E. Obertyński o „Obrotach towarowych Polski z państwami Ameryki Środkowej". Specjalnie Gdyni dotyczą przyczynki mgr. Stefana Szczepanowskiego — „Szkic działalności G. A. Lu", M. Z. — „Rozwój i praca stoczni rybackiej w Gdyni", B. Z. — „Rozszerzenie działalności Państwowej Szkoły Morskiej", B. Polkowskiego — „Bezrobotni w Gdyni" i tegoż „Obrót czekowy i oszczędnościowy P. K. O. w Gdyni". „Morski fracht węglowy w 1938 r. (w wykresie)" podaje St. J.

„IN & UITVOER", NUMER POLSKO-HOLENDERSKI.

Amsterdamski tygodnik handlowy In & Uitvoer - Import & Eksport wydał ostatnio specjalny numer, poświęcony zagadnieniom gospodarczym Holandii i Polski, oraz współpracy obydwu krajów.

Czołowe artykuły, omawiające kwestie współpracy gospodarczej między Holandią a Polską napisali do specjalnego numeru min. Gospodarki p. M. P. L. Steenberghe i min. Przemysłu i Handlu p. A. Roman, oraz posłowie Holandii w Warszawie i Polski w Hadze.

Obszerne przeglądy ważniejszych dziedzin życia gospodarczego obydwu krajów z uwzględnieniem możliwości wymiany towarowej między nimi, zawarte są w szeregu poważnych i wyczerpujących opracowaniach pióra czołowych działaczy gospodarczych. Na tle tym przedstawiona została także 5-letnia, pożyteczna działalność Holendersko - Polskiej Izby Handlowej w Amsterdamie.

Na uwagę zasługują również dane dotyczące współpracy gospodarczo - morskiej między obydwoma krajami, które znalazły swój oddźwięk w postaci artykułów o portach polskiego obszaru celnego w Gdyni i Gdańsku, a z drugiej strony o Rotterdamie i Amsterdamie.

Specjalny numer polsko - holenderski wydawnictwa „In- & Uitvoer" ilustrowany jest bogato wykresami statystycznymi oraz fotografiami. Fakt wydania tego numeru, jak i treść szeregu poważnych a znajdujących się w nim artykułów — świadczy o stale pogłębiającej się współpracy gospodarczej między Polską a Holandią, zakres której nie został dotychczas bynajmniej wyczerpany. Dlatego też inicjatywę wydawniczą czasopisma holenderskiego należy oceniać pozytywnie.

BRITISH SHIPPING, THORNTON R. H.

Dla spopularyzowania idei morskiej wydano opowieść o nowoczesnej żegludze angielskiej, o rozwoju jej na tle stosunków ekonomicznych, o zastosowaniu wynalazków, zwłaszcza pary, i nowych zdobyczy naukowych, o postępie w budownictwie okrętowym. W dalszych częściach omawia autor typy statków i ich prace (trampy, towarowce, pasażerskie, tankowce), dokumenty załadowania, sprawy prawne, awarie, objaśnia pojęcia charteru, agencji okrętowej, maklera i in. Autor, który od dawna pracuje w żegludze, podkreśla jej znaczenie w gospodarce morskiej, uważa ją za istotną treść życia portu. Do pracy statku podchodzi z pietyzmem i opisuje ją w barwnej formie.

STOSOWANIE TARYF SPECJALNYCH I WYJĄTKOWYCH P. K. P.

W KOMUNIKACJI Z PAŃSTWAMI TRAKTATOWYMI

Na podstawie międzynarodowych umów handlowych Polskie Koleje Państwowe przyznały w drodze wzajemnego uprzywilejowania dla przesyłek towarów z niektórych państw europejskich prawo korzystania z najniższych opłat przewozowych przy imporcie do Polski tych towarów oraz przy ich tranzycie przez Polskę. Z początku przywilej ten odnosił się tylko do przesyłek idących przez granice lądowe, następnie rozszerzony został również na przesyłki towarów w obrocie przez porty w Gdyni i Gdańsku.

Odnośne postanowienia objęte są § 30 Tar. Tow. Cz. II zeszyt 1. Z tych przywilejów korzystać mogą następujące państwa: Czechosłowacja (Czechy i Morawy bez Sudetów oraz Słowacja), Jugosławia, Węgry, Bułgaria, Włochy, Dania, Estonia, Finlandia, Holandia, Portugalia i Szwecja. Postanowienia określające przywileje taryfowe dla przesyłek towarów wysyłanych z wyżej wymienionych państw są następujące:

a) do przesyłek importowanych do Polski, można stosować taryfy specjalne lub wyjątkowe ustanowione dla przewozów wewnętrznych tego samego rodzaju towaru, przy czym droga przewozu musi leżeć w obszarze ważności taryfy specjalnej lub wyjątkowej. W takich wypadkach nie jest wymagane do zastosowania taryfy specjalnej lub wyjątkowej spełnienie warunku krajowego pochodzenia towaru, warunku wyprodukowania w określonym przedsiębiorstwie oraz warunku załadowania przesyłki na stacji włączonej do obszaru ważności taryfy specjalnej lub wyjątkowej. Ponadto jeżeli taryfa specjalna lub wyjątkowa ma być zastosowana na zasadzie tych postanowień od stacyj portowych, wówczas może być ona stosowana od wszystkich stacyj portowych, chociażby niektóre z nich nie były włączone do obszaru ważności tej taryfy;

b) do przesyłek przewożonych tranzytem przez koleje polskie, można stosować taryfy specjalne lub wyjątkowe, ustanowione na wywóz z Polski lub na przywóz do Polski tego samego rodzaju towaru. Droga przewozu musi również leżeć w obszarze ważności danej taryfy specjalnej lub wyjątkowej. W wypadku stosowania przy tranzycie taryf specjalnych lub wyjątkowych ustanowionych na przywóz, odpadają wszystkie warunki stosowania tychże taryf wyszczególnione pod punktem a); natomiast w wypadku stosowania przy tranzycie taryf specjalnych i wyjątkowych ustanowionych na wywóz, odpadają warunki użycia towaru w pewnym określonym przedsiębiorstwie na pewne cele oraz dołączenie zaświadczenia określonej instytucji. Przewoźne w myśl tych postanowień oblicza się w następujący sposób:

ad a) przy imporcie do Polski: od punktu granicznego wejściowego lub od stacji portowej do stacji włączonej do taryfy specjalnej a leżącej na drodze przewozu, według klasy zasadniczej a od tej stacji do stacji przeznaczenia według taryfy specjalnej, ustanowionej dla przewozów wewnętrznych towarów tego samego rodzaju.

ad b) przy tranzycie przez Polskę: 1) od punktu granicznego wejściowego lub od stacji portowej do stacji włączonej do taryfy specjalnej, a leżącej na drodze przewozu, według klasy zasadniczej, a od tej stacji do punktu granicznego wyjściowego lub do stacji portowej według taryfy specjalnej, ustanowionej dla wywozu z Polski towarów tego samego rodzaju przez ten sam punkt graniczny lub stację portową; 2) od punktu granicznego wejściowego lub od stacji portowej do stacji, włączonej do taryfy specjalnej, a leżącej na drodze przewozu, według taryfy specjalnej, obowiązującej na przewóz towaru tego samego rodzaju do Polski przez ten sam punkt graniczny lub porty polskiego obszaru celnego, a od tej stacji do punktu granicznego wyjściowego według klasy zasadniczej.

Przy imporcie oraz przy tranzycie przesyłek nadchodzących morzem do stacyj portowych, nadawca powinien wskazać w liście przewozowym kraj, z którego przesyłka została wysłana i przedstawić stacji nadania przy przesyłkach, które zostały już celnie odprawione (kwit) a przy przesyłkach przekazowo-celnych konosament celny celem sprawdzenia tych danych oraz potwierdzenia ich stemplem i podpisem.

Jak wynika z obecnego brzmienia tych postanowień to decydującym czynnikiem uprzywilejowania importu do Polski i tranzytu przez Polskę jest kraj wysłania przesyłki, a nie kraj pochodzenia towaru.

Taryfy specjalne i wyjątkowe na podstawie powyższych postanowień kolej stosuje automatycznie bez obowiązku podawania przez nadawcę sposobu obliczenia. Jednakże ze względu na to, że istnieje tu dużo możliwości i sposobów obliczeń wskazane jest każdorazowe podanie przez nadawcę w liście przewozowym właściwej taryfy, celem uniknięcia reklamacji.

PRZEDŁUŻENIE TERMINU DOSTAW NA KOLEJACH WĘGIERSKICH.

Centralny Urząd międzynarodowego ruchu kolejowego w Bernie zawiadomił rządy państw, biorących udział w międzynarodowej konwencji kolejowego ruchu towarowego z dn. 23 listopada 1933 r., że Dyrekcja Kolei Węgierskich w Budapeszcie wprowadziła z ważnością od dnia 16 marca 1939 r. aż do odwołania 5-dniowy dodatkowy termin dostawy dla wszystkich przesyłek nadawanych na stacjach węgierskich lub przeznaczonych do tych stacyj jak również dla przesyłek przechodzących tranzytem przez Węgry. Dodatkowe terminy dostawy dotyczą więc również przesyłek idących drogą morską przez Gdańsk i Gdynię, które nadane zostały na stacjach węgierskich lub przeznaczone są do tych stacyj. Poza tym zarządzenie to odnosi się również do przesyłek tranzytowych, więc przede wszystkim do Rumunii i z Rumunii zachodniej, Jugosławii i Bułgarii.

HANDEL I PRZEMYSŁ RYBNY NA WYBRZEŻU

Kronika

GDAŃSK I GDYNIA W IMPORCIE ŚLEDZI SOLONYCH.

Rola Gdańska jako centrum importu śledzi solonych dla obszarów obecnego Państwa Polskiego datuje się jeszcze z okresu przedwojennego. Od tych czasów, kiedy to Gdańsk obsługiwał ziemie polskie pod obcymi zaborami, a w pierwszym rzędzie ziemie b. zaboru niemieckiego, datuje się dążność do utrzymania monopolistycznego stanowiska na rynku polskim.

Po wojnie kupcy gdańscy przerzucili się prawie wyłącznie na rynek polski, nie zaniedbując poza tym i innych rynków, jak n. p. rumuński, gdzie występowali jednak raczej w charakterze pośredników. Należy zaznaczyć, iż mimo wszystko głównym terenem zainteresowania Gdańska pozostał rynek polski. Według danych statystycznych, zamieszczonych poniżej wynika, iż w roku 1929 ilościowo tylko 0,4% ładunków śledzi solonych szło przez Gdynię, a reszta, t. j. właściwie cały import, skierowany był przez Gdańsk.

Okres ten trwał do roku 1932, t. j. do chwili oddania do użytku wybudowanej Hali i Chłodni Rybnej w Gdyni. Należy podkreślić, iż był to okres nadzwyczaj dobrej koniunktury dla Gdańska, gdyż sprowadzaliśmy wówczas do 700.000 beczek rocznie, gdańscy importerzy zaś, nie mając konkurencji na terenie Gdyni, dyktowali ceny na naszym rynku hurtowym.

Przywóz przez porty	Gdańsk		Gdynię		% udział Gdyni	Ogółem	
	q	tys. zł	q	tys. zł		q	tys. zł
1929	800.759	47.108	3.781	172	0.4%	834.453	49.117
1932	363.004	16.383	1[illegible] 285	666	2.9%	380.717	17 341
1935	273.734	10.070	130 052	4.459	32.[illegible]%	403.788	14.529
1936	270.064	10.574	184 074	6.967	40.5%	434 138	17 541
1937	304.542	12.181	226.814	8 423	42.7%	531 356	20.604
1938	283.940	10.138	264.329	9 307	48.3%	538.269	19.445

Od roku 1932 równocześnie z rozwojem portu gdyńskiego i jego urządzeń technicznych, zaczęły powstawać nowe firmy importowe, rozwijać się już istniejące, a nawet przenosić się z Gdańska na teren Gdyni. W związku z tym daje się zauważyć stały wzrost ładunków śledzi, kierowanych dotychczas na Gdańsk. Podczas gdy w roku 1932 udział Gdyni wynosił około 3% ogólnej ilości importu śledzi, w roku 1935 wzrósł on do wysokości przeszło 30% aby w roku 1938 osiągnął cyfrę 48%.

Charakterystycznym jest, iż pomimo ciągłego zmniejszania się obrotów Gdańska sytuacja finansowa gdańskich importerów pozostała nadal mocna. Tłumaczy się to bądź posiadaniem przez te firmy rezerw z okresu prosperity, albo też tym, że są one finansowane przez banki gdańskie oraz inne tamtejsze czynniki, czy też firmy śledziowe w Anglii, związane z firmami gdańskimi w wielu wypadkach węzłami familijnymi.

Będąc silnymi finansowo, są one w możności sprzedawać śledzie odbiorcom polskim na warunkach długiego i dogodnego kredytu. Drogą tą stara się Gdańsk utrzymać swą przewagę na rynku polskim, wprowadzając równocześnie dezorganizację na rynku importowym Gdyni, przez stosowanie metod nieuczciwej konkurencji. Z drugiej strony importerzy gdańscy przeciwstawiają się jakimkolwiek próbom porozumienia, wysuwanym przez stronę polską, idącym w kierunku ułożenia wzajemnej współpracy.

Ostatnio stanowisko to uległo pewnym zmianom na lepsze, jednak zasadnicze nastawienie pozostało niezmienione. Już od paru lat strona gdańska zaczęła sobie zdawać sprawę, że polityka bezwzględnej negacji w sto-

sunku do rozwoju firm gdyńskich nie może być stosowana, ze względu na naturalny rozwój tej gałęzi handlu w Gdyni i w wyniku tego poszła na pewne ustępstwa.

Wyrazem tego stanowiska było przyjęcie paru firm importowych śledzi z Gdyni do t.zw. porozumienia importerów śledzi solonych, które zawarte zostało w 1936 roku pomiędzy gdańskimi i gdyńskimi importerami śledzi, a eksporterami angielskimi.

Porozumienie to miało na celu z jednej strony ochronę interesów angielskich eksporterów, z drugiej zaś przyjętych do tego porozumienia importerów śledziowych Gdyni i Gdańska. Zasadą jego jest centralizacja eksportu w Anglii i importu w Gdyni i Gdańsku, a to ze względu na doświadczenie, jakie Anglia nabyła w okresie, kiedy import w Polsce był rozdrobniony. Wówczas to cały szereg mało znanych odbiorców importerów naraził eksporterów angielskich na poważne straty. Umowa ta ustala, iż śledzie solone w Anglii sprzedawane będą na terenie polskiego obszaru celnego jedynie firmom do tego porozumienia należącym.

Stroną dodatnią tej umowy jest koncentracja importu z Anglii w rękach poważnych firm, stroną ujemną zaś to, iż dała ona początkowo przewagę ilościową firmom gdańskim. Obecnie sytuacja pod tym względem przedstawia się znacznie lepiej, jednakowoż importerzy gdańscy mają nadal możność utrudniania i przewlekania z załatwieniem formalnym przyjęcia nowych członków do porozumienia, a to ze względu na skład Zarządu Porozumienia, gdzie przewodniczącym jest jeden z kupców gdańskich.

Dalszą ujemną stroną porozumienia jest zastrzeżenie dla eksporterów angielskich prawa dysponowania kwestią transportu, co daje im monopol na załadunki.

Dążeniem strony polskiej winno być więc uniezależnienie się od przewagi Gdańska drogą stworzenia silnej własnej organizacji branżowej, którąby bezpośrednio nawiązywała kontakty z rynkami zagranicznymi, stwarzając dla siebie jak najdogodniejsze warunki pracy, z drugiej zaś mogła reprezentować import śledzi w stosunku do władz samorządowych i państwowych.

SYTUACJA W NASZYM RYBOŁÓWSTWIE MORSKIM.

Połowy dorszy w pobliżu wyspy duńskiej Bornholm, które stanowią obecnie główne zajęcie naszych rybaków i to tylko pewnej ich części, przyniosły w ciągu ostatnich dwóch tygodni około 3.000 centnarów. Dowiezione ryby zostały przeważnie zamrożone w Chłodni Rybnej gdyńskiego portu rybackiego. W dalszym ciągu na połowach tych znajduje się szereg silniejszych kutrów z Gdyni, Helu i Władysławowa.

Na skutek wprowadzonej przed kilku tygodniami reglamentacji dowozu dorszy, połowy tych ryb nie mogą być w pełni wykorzystane, co stanowi niewątpliwą stratę dla rozwoju naszego rybołówstwa. Jakkolwiek reglamentacja dowozów wpływa poniekąd korzystnie na sytuację rynkową, to jednak ostateczne rozwiązanie tej sprawy należałoby — jak się wydaje — przeprowadzić na płaszczyźnie regulacji cen. Zapewniłoby to zwiększenie połowów, które są obecnie sztucznie zahamowane, jak i przyczyniłoby się również do uspokojenia wahań cen na rynku zbytu. Obecna sytuacja w tym zakresie posiada bowiem w wielu wypadkach charakter spekulacyjny, wpływając ujemnie w pierwszym rzędzie na położenie rybaków, jak również w pewnej mierze firm handlowych w gdyńskim porcie rybackim.

Na skutek dość regularnych dowozów dorszy w ostatnich tygodniach Chłodnia gdyńska jest obecnie nimi zapełniona. Kwestia dalszego wykorzystania połowów tych ryb i magazynowania ich w stanie zamrożonym na zapas, znajduje się więc znowu pod znakiem zapytania. Jedynym wyjściem byłaby tu rozbudowa Chłodni Rybnej w najbliższym okresie czasu, na konieczność czego zresztą niejednokrotnie już zwracano uwagę ze strony zainteresowanych kół rybackich.

Z innych gatunków ryb dowieziono nieznaczne ilości fląder i łososi, połowy których były wszakże znacznie mniejsze od zeszłorocznych.

W ciągu okresu sprawozdawczego nie zanotowano żadnego transportu śledzi lub innych ryb, importowanych do Gdyni.

Dnia 24 maja br. powrócił z wyprawy dalekomorskiej na wodach Islandii trawler rybacki „Eugeniusz", który wyładował łącznie około 55 ton rozmaitych ryb, głównie dorszy. Część tego transportu zużyta została ostatnio do wyrobu filetów produkowanych na potrzeby gdyńskich fabryk konserw rybnych. Wymieniony gatunek ryb znany obecnie na rynku jako „łososie islandzkie" cieszy się powodzeniem.

W związku ze zbliżającym się t. zw. szkockim sezonem połowów śledzi, gdyńskie towarzystwa połowów dalekomorskich wysłały ostatnio swe statki, które udały się do baz pomocniczych w Holandii z zapasami próżnych

beczek i soli. I tak towarzystwo „Mewa“ wysłało 10 lugrów, towarzystwo „Delfin“ 2 lugry a towarzystwo „Korab“ 3 lugry. W najbliższym czasie wyjedzie w morze reszta naszej dalekomorskiej floylli rybackiej.
dalekomorskiej floty rybackiej.

Na terenie portu rybackiego powstały ostatnio dwa nowe przedsiębiorstwa: „Neptun“ Sp. z ogr. odp. dla importu i eksportu ryb świeżych oraz „Ławica“ Sp. z o. odp. dla połowów dalekomorskich. Wymienione ostatnio przedsiębiorstwo zakupiło za granicą używany trawler rybacki, który otrzymał nazwę „Ławica I“ i wysłany został w tych dniach z Norwegii na połowy na wody islandzkie.

NOTOWANIA CEN ŚLEDZI I INNYCH RYB MORSKICH.

W porcie rybackim w Gdyni płacono na początku bieżącego tygodnia następujące ceny w złotych, franco wagon port rybacki, za towar oclony:

Śledzie importowane.

szkockie

słabo solone Stornoway 110 za 2/2 bez względu na wielkość
twardo solone „ 100 za 1/1 mattfulls

	I trade	II trade
jarmuckie		
mattfulls	70	brak
matties	82	68
small-matties	brak	brak
holenderskie		
Small-matties	60	
matties	63	
mattfulls	—	

norweskie	5/600	6/700	390/410 i 340/360
sloe	38	40	
vaar	35	35	
krajane (Schneidehering) 40/50—50/60		105—120	
nowe maties			60

islandzkie

oryginalne matiesy 68

Śledzie mrożone importowane norweskie za 1 skrzynię ca 50 kg — 25,—

Angielskie za 1 skrzynię ca 100 kg — 50,— mrożone w Gdyni.

Ryby świeże z połowów własnych 1 skrzynia 50 kg

dorsze świeże czyszczone bez głów	10,—
dorsze mrożone czyszczone bez głów	18,—
dorsze mrożone czyszczone bez głów	22,50 firma „Pomorze“
flądry świeże duże za 1 kg	0.70
flądry świeże małe za 1 kg	0,50
szole świeże za 1 kg	0,50
certy za 1 kg	1,20
płocie za 1 kg	1,20

OBNIŻKA CEN MĄCZKI RYBNEJ DLA PÓŁNOCNEGO POMORZA.

Jak się dowiadujemy, Morskie Zakłady Rybne w Gdyni postanowiły zastosować dla drobnego rolnictwa powiatów północnego Pomorza zniżkę przy zakupie mączki rybnej W ten sposób drobni rolnicy powiatu morskiego, kartuskiego i kościerskiego będą korzystali z rabatu 20% z każdorazowo obowiązującej ceny mączki. Obniżka ta jest poważną ulgą dla rolnictwa powiatów kaszubskich znajdującego się w gorszych warunkach klimatycznych, aniżeli w innych połaciach Pomorza. Należy przypuszczać, że potanienie cen paszy treściwej spowoduje zwiększenie zapotrzebowania na mączkę rybną.

FILETY Z DORSZY.

Dorsz jest gatunkiem ryby, który w naszym rybołówstwie morskim odgrywać zaczyna coraz większą rolę. Połowy jego zwiększają się z roku na rok i z czasem stanowić będą niewątpliwie jedno z głównych źródeł egzystencji licznych rzesz rybackich polskiego Wybrzeża.

Jest to duża ryba o przeciętnej wadze około 3 kg, doskonale nadająca się do najróżnorodniejszych potraw, marynat i przeróbek konserwowych. Posiada wiele zalet odżywczych, dużą zawartość jodu, chroniącego przed sklerozą, fosforu i witamin, usprawniających działanie błon śluzowych i normujących rozwój kości, soli mineralnych oraz białka, łatwo przyswajalnego i doskonale wpływającego na regenarcję komórek organizmu ludzkiego. Wszystkie te składniki odżywcze czynią z dorsza artykuł spożywczy bardzo zdrowy, a niska cena udostępnia go najszerszym warstwom społecznym.

W Hali i Chłodni Rybnej w Gdyni corocznie produkuje się t. zw. filety dorszowe. Z 4 kg świeżej ryby wyrabia się mechanicznie 1 kg czystego mięsa rybiego, pozbawionego wnętrzności, głów, skóry, ości i zapachu morskiego, po czym zamraża się je w roztworze soli, ostudzonym do 20 stopni poniżej zera. Tak spreparowane filety dorszowe opakowuje się starannie w specjalny papier parafinowany i kartoniki, po czym mogą być przechowywane przez dłuższy czas w miejscach chłodzonych, nie tracąc świeżości i wszystkich innych zalet ryby morskiej.

Jest to niewątpliwie najwygodniejsza postać produktu rybnego do użytku w gospodarstwie domowym. Po rozmrożeniu z filetów przyrządza się liczne potrawy, nie ustępujące w smaku luksusowym daniom z najdroższych ryb morskich czy słodkowodnych. Sprzedaż filetów scentralizowana jest w Gdyni, która jest głównym dostawcą dorszy z polskich połowów dla handlu detalicznego w całej Polsce.

W interesie ogólnym leży, aby wzrost spożycia dorsza względnie filetów dorszowych w kraju postępował szybko, dając bodźca do dalszego wzmożenia połowów tej ryby. Skutki gospodarcze takiego procesu byłyby doniosłe, gdyż z jednej strony przyczyniłyby się do intensywniejszego rozwoju naszego rybołówstwa morskiego, wzmacniając polski stan posiadania nad Bałtykiem, z drugiej zaś — zaoszczędziłyby milionowych sum w naszym bilansie handlowym i płatniczym, wydatkowanych dziś na import ryb morskich z zagranicy.

PRASA PROPAGATORKĄ SPRAW RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO.

Rola i znaczenie propagandy prasowej dla rozwoju poszczególnych dziedzin życia gospodarczego doceniana jest powszechnie. Ostatnio bardzo wiele miejsca poświęca się propagandzie rozwoju rybołówstwa morskiego oraz związanej z tym kwestii wzmożenia konsumcji ryb. Czynią to zwłaszcza państwa, które dla uniezależnienia się od importu śledzi i innych ryb morskich z zagranicy, rozwinęły ostatnio znacznie swe własne rybołówstwo zarówno przybrzeżne, jak i dalekomorskie. Do rzędu ich zaliczyć wypada zwłaszcza Polskę i Niemcy. —

Na łamach prasy zarówno codziennej, jak i periodycznej, nie mówiąc już o pismach fachowych, spotyka się niejednokrotnie reportaże z połowów rybackich, w których biorą udział coraz częściej dziennikarze. Wielkie zainteresowanie rozbudziły ostatnio zwłaszcza wrażenia takie z udziału w polskich ekspedycjach rybackich na morzu Północnym, oraz wodach Islandii.

Akcja propagandowa w zakresie rybołówstwa morskiego prowadzona jest oczywiście przez każdy z krajów w odmienny sposób, jakkolwiek prowadzący zawsze do tego samego celu.

Warto na tym miejscu przytoczyć fakt, że z okazji odbywającej się obecnie w Hamburgu wystawy rybackiej „Błogosławieństwo Morza", staraniem niemieckich władz oraz organizacyj rybackich, urządzona została w czasie od 6 do 9 maja 1939 r. wycieczka rybacka dla przedstawicieli prasy niemieckiej. Program tej wycieczki obejmował zwiedzenie ośrodków handlu i przemysłu rybnego, jak i baz rybackich nad Bałtyckiem oraz morzem Północnym, wyjazdy dziennikarzy na połowy, jak również szereg pogadanek fachowych. Wycieczce towarzyszyli stale przedstawiciele władz rybackich oraz specjaliści od połowów poszczególnych gatunków ryb. Celem imprezy tej było zapoznanie prasy z jednej strony z pracą rybaków, z drugiej natomiast z poszczególnymi fazami połowów oraz przetwórstwa rybnego.

Byłoby rzeczą niezwykle pożyteczną, aby i w Polsce pomyślano o skoncentrowaniu i usystematyzowaniu pracy propagandowej w zakresie rybołówstwa morskiego, gdyż posiada ona jeszcze znamiona akcji niezdecydowanej. Wzrost naszych połowów winien tu kroczyć równolegle z postępem rozwiniętej na szerszą skalę pracy propagandowej. Bardzo pożyteczne pole do pracy w tym zakresie przedstawia zwłaszcza zaplecze.

Kronika zagraniczna

WIELKIE NADZIEJE ANGIELSKIEGO PRZEMYSŁU ŚLEDZIOŁÓWCZEGO NA NOWY SEZON POŁOWÓW.

Zdaniem kół angielskiego przemysłu śledziołówczego widoki na przyszłość kształtują się bardzo pomyślnie. Na tą optymistyczną ocenę nowego sezonu — jaka zauważają „Fishing News" w znacznym stopniu wpłynęła wiadomość o pomyślnym rozpoczęciu połowów oraz o małych zapasach śledzi z ubiegłego sezonu. Gdy w roku ubiegłym przy rozpoczęciu sezonu leżało w magazynach 60.000 beczek, to obecnie są one prawie zupełnie puste. To samo dotyczy zapasów śledzi w magazynach państw kontynentalnych, zwłaszcza Rzeszy Niemieckiej. Niemcy zwiększyli ostatnio wydatnie swe zakupy śledzi angielskich z 360.000 beczek na 380.000 beczek, z czego 6.000 beczek przypadnie na dawną Czechosłowację i pewna ilość na Kłajpedę. Ze względu na to, że nowe połowy wbrew dotychczasowemu doświadczeniu dały surowiec pierwszej jakości. Niemcy po zawarciu odpowiednich kontraktów już z początkiem sezonu zamierzają przystąpić do odbioru towaru, który może być z łatwością przechowany w chłodniach, rozbudowanych ostatnio w portach tamtejszych.

Dowodem dalekoidącego optymizmu przemysłowców angielskich odnośnie nowego sezonu śledziowego jest również fakt negatywnego ustosunkowania się do obowiązku zabezpieczenia kredytów eksportowych, narzuconego uchwałą „Herring Curers Association".

REKORDOWE POŁOWY DORSZY W POŁUDNIOWEJ SZWECJI.

Kwiecień był niezwykle dobrym miesiącem zarówno dla rybołówstwa południowoszwedzkiego, jak i dla portu rybackiego w Göteborgu. Wzrosły bowiem połowy i podniosły się ceny. Na aukcjach rybnych sprzedano 2,3 mil.kg ryb czyli o 150 tys kg więcej niż w kwietniu 1938 r. za 800 tys. kor.: przeciętna cena za kilogram wynosiła zatem 34,5 öre. Połowy dorsza były bardzo obfite i wynosiły 540 tys. kg, wobec 340 tys. i 280 tys. w kwietniu 1938 i 1937 r. Jednak zbyt dorsza przedstawiał pewne trudności. Pomimo, że cena minimalna dorsza bałtyckiego była o 2 öre niższa, niż dorsza z innych wód, tym niemniej nie wszystko sprzedano. Na skutek tego stanu rzeczy wymieniona ilość została przejęta przez Zarząd Wojewódzki w Skane.

Sezon śledziowy był w tym roku dłuższy niż w roku ubiegłym. Kwietniowe połowy śledzi w ilości 375 tys. kg w całości sprzedano na aukcjach.

Kronika

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Uruchomione ostatnio autonomiczne kontyngenty na kawę i herbatę oraz zapowiedź udzielenia promess na kawy brazylijskie i Sumatrę powinny — zdawałoby się, unormować handel towarami kolonialnymi. Trwająca jednak w dalszym ciągu niejasna sytuacja polityczna nie pozwala na dokonywanie normalnych transakcyj handlowych. Dotyczy to zwłaszcza handlu zagranicznego. W obecnej chwili nie brak kontyngentów stanowi najpoważniejszą przyczynę niedostatecznego pokrycia rynkowego, względnie poczynienia koniecznych zapasów, lecz niemożność dokonania zakupów a może raczej stawianie przez zagranicznego dostawcę warunków bardzo trudnych do przyjęcia. I tak na przykład importerzy gdańscy mogą zakupić towar tylko — regulując należność za niego przed jego załadowaniem. Stawiane importerom polskim warunki są o tyle lżejsze, że w niektórych wypadkach zagraniczny dostawca wysyła towar za dokumentami, które przed podjęciem towaru muszą być wykupione.

Omówiona wyżej krótko sytuacja wpływa na wstrzymanie się tak importerów, jak i eksporterów w dokonywaniu transakcji. Jeśli chodzi o ceny, to nie wykazują one zasadniczych zmian na rynku wewnętrznym.

Należałoby jeszcze nadmienić, że kupcy w kraju stawiają sobie wzajemnie warunki, podobne warunkom w handlu zagranicznym.

Kawa.

Jak już wyżej zaznaczyliśmy udzielone zostaną promessy na kawy brazylijskie, których ceny kształtują się obecnie i w dalszym ciągu prawdopodobnie kształtować się będą następująco: Rio VII 3,35—3.45 zł, Victoria V 3,50—3,60 zł, Santos 4,10—4,40 zł.

Kaw wyższych gatunków jest w chwili obecnej dostateczna ilość z kontyngentów autonomicznych i ich ceny zaznaczyły się w tym okresie w stosunku do poprzedniego nieznaczną zniżką. 1 kg oclonej loco magazyn importera notowano Maragogype 5,40—5,60, Tanganyika 4,70—4,80.

Herbata.

Podobnie jak w kawie nie zaznaczyły się większą zmianą ceny herbaty. Sumatrę, na którą promessy wydane zostaną w najbliższych dniach, notowano w cenie 14,20—14,50 zł. Cejlon pospolity 14,20—14,40, Cejlon średni 14,75—15,50, Cejlon specjalny od 17 złotych wzwyż, Darjeeling 16.50—17,50.

Korzenie.

W korzeniach nie notuje się obecnie prawie żadnych transakcyj. Brak na rynku zupełnie cynamonu Lignea, Cassia-Vera notowano ca 6.50 zł przy minimalnym zainteresowaniu.

Zbyt pieprzu jest bardzo mały. Ceny notowano od 3.30—3,35 zł za 1 kg.

Owoce suszone.

W owocach suszonych tak jak i w korzeniach, panuje zastój. Jedynie większym zainteresowaniem cieszą się kalifornijskie śliwki suszone, na które wydano już promessy. Pierwsze nadchodzące partie sprzedane zostały w cenie 1,90 zł za kg.

Wydanie promess na śliwki kalifornijskie spowodowało spadek zainteresowania śliwkami bośniackimi. Znajdujące się jeszcze w magazynach zapasy sprzedawane są po nieco niższych cenach, niż w ubiegłych okresach.

80-tki w skrzynkach po 1.60 zł za kg, 90-tki po 1.35 zł. 100-tki po 1,22 zł.

W dalszym ciągu zniżkują daktyle francuskie i notowane są w cenie 14,75 zł za skrz.

Migdały włoskie: olbrzymie sprzedawano przy bardzo słabym zainteresowaniu po 7,20 zł za kg, przebierane po 6.70 zł za kg.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 16 maja br. aukcję, na której wystawiły:

1262 skrzyń pomarańcz palest. — sprzedano: 662 skrz. w cenie 1,25—1,33 zł 1 kg
1860 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 1860 kl. w cenie 1,39—1,42 zł 1 kg
1250 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 1012 skrz. w cenie 19—24 zł 1 skrz.
235 skrzyń grapefruitów palest. — sprzedano: 235 skrz. w cenie 0,85—0,87 zł 1 kg
40 worków migdałów włoskich — sprzedano: 40 w. w cenie 6,80 1 kg.

dnia 19 maja br. wystawiono:

1000 skrzyń pomarańcz palest. — sprzedano: 1000 skrz. w cenie 1,25—1,28 zł 1 kg
150 skrzyń grapefruitów palestyńskich — wycofano

dnia 23 maja br. wystawiono:

600 skrzyń pomarańcz palest. — sprzedano: 600 skrz. w cenie 1,27 zł 1 kg
100 skrzyń grapefruitów palest. — wycofano
722 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 722 skrzyń w cenie 20—31 zł 1 skrz.
30 worków migdałów włoskich — sprzedano: 20 w. w cenie 6,75 zł 1 kg

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 16 maja br. aukcję, wystawiając:

2469 skrzyń pomarańcz palest. — sprzedano: 1269 skz. w cenie 1,27—1,30 zł 1 kg
2302 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 2302 kl. w cenie 1,41—1,51 zł 1 kg
409 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 300 skrz. w cenie 31—32,50 zł 1 skrz.
100 skrzyń grapefruitów palest. — sprzedano: 100 skrz. w cenie 0,73—0,76 zł 1 kg
52 worków jąder orzechów laskowych — sprzedano: 52 w. w cenie 5,25 zł 1 kg

na aukcji w dniu 22 maja br. wystawiono:

3231 skrzyń pomarańcz palest. — sprzedano: 2643 skrz. w cenie 1,20—1,27 zł 1 kg
618 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 258 skrzyń w cenie 31,50—35,— zł 1 skrz.
115 skrzyń grapefruitów palest. — wycofano
252 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 252 skrz. w cenie 1,42 zł 1 kg
400 worków koryntek greckich — sprzedano: 400 worków w cenie 1,01—1,03 zł 1 kg.

WEWNĘTRZNY RYNEK HURTOWY OWOCÓW.

Ostatnie dni przyniosły bardzo poważną zwyżkę cen cytryn włoskich. Zwyżkę spowodował brak cytryn na rynku. Znajdujące się w magazynach zapasy cytryn, mimo silnego zepsucia ca 50—60 szt. w skrzyni sprzedawane są po ca 70 zł para skrzyń. Cena ta utrzyma się prawdopodobnie do nadejścia cytryn z nowych zbiorów.

Ceny pomarańczy palestyńskich Valencia kształtują się ca 1,27—1,30 zł 1 kg.

Pomarańcze włoskie, które są mniej soczyste od palestyńskich, sprzedawane są po 1,40 zł.

Jabłka argentyńskie kończą się już obecnie i w związku z tym cena ich zwyżkowała na 55,— zł za 1 beczkę.

Pomidory duńskie ulegają stałej zniżce cen i obecnie notowane są ca 18,— zł 1 klatka — 5-kilogramowa.

Pierwsze partie czereśni węgierskich spodziewane są w najbliższych dniach.

PRODUKCJA BANANÓW PRZEZ POLAKÓW W BRAZYLII.

Największe skupisko polskich plantatorów bananów znajduje się w stanie Parana. Chodzi tu o municypium Morretes, jedno z najstarszych w Paranie. Miasto Morretes, główny ośrodek tego municypium, zostało założone jeszcze w roku 1841. Według statystyki z roku 1936 ludność tego miasteczka wynosi 2.000 mieszkańców, zaś całe municypium liczy 12.385 głów. W tej liczbie jest niewielu cudzoziemców: 13 rodzin polskich, kilkanaście syryjskich i włoskich, 7 niemieckich i 5 japońskich. Obszar municypium jest bardzo mały jak na stosunki brazylijskie, bo zaledwie 720 km kwadratowych. Położone jest ono w bardzo dużej kotlinie, otoczonej łańcuchem gór znanych pod różnymi nazwami: Serra da Prata, Serra das Canavieiras, Serra da Igreja, Serra de Lao, Serra de Maruby, Serra da Farinha, Serra Seca, Serra da Graciosa. Dolina ta jest wzniesioną zaledwie 10 m ponad poziom morza, a w niektórych miejscach 30 — 40 m. W środku doliny znajduje się kilka większych pagórków, liczących 300 m. Okalające dolinę wymienione góry przekraczają 1.000 m wysokości, a szczyt największej góry zwany Maruby sięga 1.810 m. Rzek w tej dolinie jest bardzo wiele np. Rio Niundiaquara, Rio Maruby, Rio S. Joao, Rio dos Pintos i inne, które obficie nawadniają cały teren. Klimat tu jest bardzo gorący i bardzo wilgotny. Temperatura roczna przeciętna wynosi +22° C. Nie ma tu raptownych skoków temperatury, tak dokuczliwych jak na wyżynie parańskiej. Temperatura głównie waha się pomiędzy +10° C i 40° C. W miesiącach czerwcu i lipcu w godzinach 5 — 6 rano temperatura spada nawet do 0°. Z powodu upałów trudne są do wytrzymania 3 miesiące letnie. Opady są dosyć duże, wynoszą 1.852 mm rocznie.

Praca nowoprzybyłych Europejczyków jest w tutejszych warunkach mało wydajna.

Miejscowi kabokle, najmowani do pracy, pracują zadowalająco. Chociaż malaria bardzo często daje się we znaki, jednak nasi nieliczni osadnicy wyglądają nieźle. „Borrachudy" i „polvory", które w innych częściach Parany tak bardzo dokuczają, tu ukazują się bardzo rzadko. Żmij niewiele, są natomiast węże, lecz niejadowite. Z największych wrogów rolnika — mrówki „saury" nie ma, są tylko drobne nawierzchnie mrówki. Komunikacja jest bardzo dobra — kolej żelazna prowadzi do portu Paranagua (40 km). Kilkadziesiąt kilometrów dróg bitych uzupełnia komunikację kolejową.

Przemysł rolny jest też rozwinięty: w ruchu 28 gorzelni, 14 młynów mandioki, 2 papiernie, 2 tartaki, 2 łuszczarnie ryżu i wytwórnia marmolady. Handel prowadzą przeważnie Syryjczycy.

W roku 1936 wywieziono z tego municypium: okowity 1.167,902 litr. za 1.167,902 milrejsów, bananów 793.000 kiści za 658,604 milrejsów, ryżu niełuskanego za 133.160 milrejsów, ryżu łuskanego za 11.880 milrejsów, pomidorów i warzyw za 61.000 milrejsów, razem rozmaitych artykułów za 2.032,546 milrejsów.

Wywóz bananów jest uregulowany specjalną ustawą rządową z maja 1933 r.

Dla zapoznania się z plantacją bananów warto zwrócić także uwagę na charakterystykę terenu plantacyj. Glebę doliny Morretes stanowią piaski mocno zamulone gliną z sąsiednich gór, pokryte grubą warstwą próchnicy. Ziemie te można by było zaliczyć do bardzo urodzajnych, gdyby nie nadmiar wód stałych. Częste ulewy powodują zakwaszenie i ługowanie gruntu.

Pobliskie wzgórza mają gleby średnio urodzajne — gliny czerwone. Lasy w tej okolicy prawie wszędzie wytrzebiono (bliskość kolei). Nieuprawiane tereny wyższe pokryte są zaroślami leśnymi, wśród których znajdujemy różne gatunki drzew jak palmy, cedry peroby, ipe ja-

catirao, figueira branca, pau d'alho itp. Z dziko rosnących traw pastewnych należy wymienić: capim gordura, c. angola, c. guassu. Cena ziemi w zależności od dojazdu, gatunku i ewentualnych kultur wynosi od 80 do 200 zł za ha. O robotnika do pracy na plantacji jest obecnie przy nielicznych jeszcze plantacjach dość łatwo. Dniówkę płacą po 1,50 zł do 2 ,— zł bez życia.

Banany stanowią najpoważniejszy produkt municypium Morretes, które pod tym względem trzyma prym w całej Paranie.

Tablica porównawcza z sąsiednimi municypiami litoralu.

Morretes	85 plantacyj	2.000.000	krzaków
Antonina	185 plantacyj	373.600	krzaków
Guarakessaba	95 plantacyj	326.000	krzaków
Paranagua	52 plantacyj	274.500	krzaków

Na wymienionych obszarach najliczniej uprawiana jest odmiana caturra vel nanica (Musa chinensis). Inne odmiany mniej.

Według danych pracy J. Adamskiego p. t. „Polacy, jako producenci bananów w Brazylii", w okręgu (municypium) Morretes w stanie Parana, znajduje się 7 polskich plantacyj bananów. Wymienione placówki posiadają następujące ilości krzaków bananowych.

1. Wierzyński Stef. z synem	43.000	krzaków
2. Trzeciak	8.000	„
3. Sadowski	26.000	„
4. Uszczyński	4.000	„
5. Bułan	10.000	„
6. Ziółkowscy (3 bracia)	10.000	„
7. Słomiński	30.000	„

Jak wynika z powyższego zestawienia, polscy plantatorzy posiadali w wymienionym okresie sprawozdawczym ponad 130.000 krzaków bananowca. O ile rozwój tych plantacyj będzie nadal postępował, jak w latach poprzednich — można mieć jak najlepsze nadzieje co do przyszłości produkcji bananów „polskich", którymi niewątpliwie bliżej zainteresuje się także rynek zbytu i handel importowy w Polsce.

(u)

Zakłady Graficzne B. Szczuki Wąbrzeźno-Pomorze.